Cena numeru 25 zł



Morski Przegląd Gospodarczy



BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA

BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI | ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA | BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO

Nr 9 (16) | Gdynia, wrzesień 1947 r | Rok II



Mgr Kazimierz Zagórny

Problem zagospodarowania ziemi nadmorskiej

Istotną przyczyną trudności aprowizacyjnych Wybrzeża jest brak dostatecznie rozwiniętej własnej produkcji środków spożywczych na terenach rolnych, przylegających do głównych ośrodków życia miejskiego. Skazanie na import zasadniczych produktów gospodarstwa wiejskiego z innych województw, zawsze jesteśmy narażeni nie tylko na płacenie wyższej ceny za te produkty, ale i bardzo często na niedostateczną ich podaż. Stąd też, jeśli chcemy z biegiem czasu wyjść z tych trudności organizacyjnych w dziedzinie aprowizacji, musimy bliżej się zainteresować stanem zagospodarowania ziemi nadmorskiej, stanem i rozwojem miejscowego rolnictwa, które przy odpowiednim nastawieniu — głęboko wierzymy — może wyprowadzić nas z impasu. Nikt chyba nie odmówi tego określenia stosunkom gospodarczym, w których żywotne pod każdym innym względem miasta, bo miasta portowe, są pozbawione od samego początku gospodarki powojennej tak podstawowego artykułu pierwszej potrzeby jak mleko. Oczywiście trudno by było szukać ratunku wyłącznego w osadnictwie, które potrzebuje kilku dobrych lat na okrzepnięcie organizacyjne i gospodarcze. Mamy natomiast na terenie Okręgu Gdańskiego Zarządu Państwowego Nieruchomości Ziemskich znaczną ilość majątków ziemskich, które posiadają duże zasoby materialne i jeszcze większe możliwości kredytowe, mogą odegrać poważną rolę w pokonywaniu naszych trudności aprowizacyjnych.

Stan zagospodarowania

Na dzień 1 sierpnia br. Okręg Gdański Z. P. N. Z. miał pod swoim zarządem 232 majątki

o powierzchni ogólnej		57.307,27 ha
w tym:	gruntów ornych	46.339,17 ha
	łąk i pastwisk	10.610,69 ha

Do 1. IX. 1947 r. wg raportów z terenu zaorano pod siew jesienny 5.311,— ha.

Rozpoczynając nowy rok gospodarczy Zarząd Okręgowy miał 34 majątki nie przygotowane do eksploatacji, głównie świeżo przejęte od Armii Czerwonej, o powierzchni ogólnej 7.234 ha.

W najbliższym czasie Z. P. N. Z. ma przejąć szereg majątków, pozostających dotychczas pod zarządem b. Urzędu Ziemskiego i Wojska, ogółem około 30 majątków o powierzchni ca 9.440 ha. Ponadto przejmie od b. Urzędu Ziemskiego ca 17 majątków wydzierżawionych instytucjom. Majątki te nadal pozostaną w eksploatacji dzierżawców.

Okręg posiada 2.816 koni roboczych — (w tym około 50 proc. koni poszpitalnych) i 168 wołów, 3.000 krów.

Traktorów czynnych w majątkach ZPNZ 402 szt., ponadto 148 pracujących dla osadników.

Traktory często się psują — brak części zamiennych utrudnia remont. Około 30 proc. traktorów znajduje się stale w naprawie.

Maszyny rolnicze — ilość na ogół dostateczna za wyjątkiem maszyn do młocki.

Przeciętny procent zniszczenia zabudowań trudno wyprowadzić, gdyż jest ono w poszczególnych obiektach bardzo różne. Najbardziej zniszczone są budynki w powiecie gdańskim. Wiele budynków gospodarczych ucierpiało od działań wojennych, głównie brak dachów oraz urządzeń wewnętrznych w budynkach mieszkalnych (drzwi, okna, podłogi, piece).

Schemat organizacyjny

Okręg Gdański ZPNZ obejmuje 11 powiatów, z czego 6 na Ziemiach Odzyskanych. Zarówno ilość majątków jak i obszar administrowany ulega ustawicznym zmianom wskutek przekazywania majątków na parcelację oraz przejmowania nowych obiektów od Armii Czerwonej.

Majątki łączone są po kilka w zespoły. Na 232 majątki zorganizowano 41 zespołów. W każdym majątku jest rządca, na czele zespołu stoi administrator zespołowy. Admini-

stratorzy zespołowi podlegają Dyrekcji Zarządu Okręgowego. Z ramienia Z. O. działają w terenie inspektorzy, którzy są jednocześnie organem kontrolnym Z. O. w stosunku do zespołów.

Majątki państwowe stanowią zaplecze surowcowe dla zakładów przemysłu rolnego, jak gorzelnie, płatkarnie, cukrownie. Gorzelnie i płatkarnie są w użytkowaniu ZPNZ i położone są głównie w zachodniej części województwa. Ilość zakładów przemysłowych Okręgu Gdańskiego wynosi: gorzelni 45, młynów 6, tartaków 13, cegielni 9, żwirownia 1, mleczarnie 2, płatkarnie 4, suszarnie 1, warsztaty mechaniczne 1, piekarnie 2.

Jedynym majątkiem par excellence przemysłowym na terenie Okręgu jest Masów Wielki (drożdżownia, rektyfikacja, przetwórnia owoców). Jest to przedsiębiorstwo wydzielone, nie podlegające Zarządowi Okręgowemu.

Z majątków podlegających Dyrekcji Gdańskiej PNZ najbardziej uprzemysłowione są: Prusiewo, Chynów, Waplewo, Lalkowy, Orle.

Przydzielona kwota kredytów inwestycyjnych na przemysł w roku 1947 wynosi 5 milionów. Użyto ją głównie na gorzelnie. Poza tym gorzelnictwo korzysta z kredytów PMS na remonty przedkampanijne i zakup surowców. W kampanii bieżącej uruchomionych będzie 25 gorzelń.

Uruchomienie większej ilości gorzelń nie jest jeszcze celowe, z powodu braku dostatecznej ilości ziemniaków. Na rok 1948-49 projektowane jest uruchomienie 100 proc. gorzelń, a zapotrzebowanie kredytu inwestycyjnego wynosi 20 milionów zł. W roku bieżącym przewiduje się uruchomienie płatkarń ze względów aprowizacyjnych i zapotrzebowanie na paszę. Inne zakłady przemysłowe, jak młyny i tartaki mają mniejsze znaczenie i służą tylko na zaspokojenie potrzeb miejscowych.

Stan zasiewów

Na prawym brzegu Wisły przeważają mady powstałe z namułów rzecznych na podłożu piaszczystym lub torfowym.

Wschodnia część powiatów Elbląg, Sztum i Kwidzyń — ciężkie gliny morenowe. Gleby bardzo urodzajne, zlewne, ciężkie do uprawy mechanicznej, zimne, wymagające dużych ilości obornika. Z punktu widzenia udawania się roślin uprawnych można je scharakteryzować jako pszenno-buraczane.

Na lewym brzegu Wisły poza częścią powiatu tczewskiego i starogardzkiego, ziemie na ogół lekkie, piaszczyste, łatwe do uprawy — żytnio-ziemniaczane.

Potrzeby nawozowe duże, gleby są na ogół wyczerpane. Niski stan inwentarza żywego (7 krów na 100 ha gruntów ornych, podczas gdy za czasów niemieckich na prawym brzegu Wisły było 30—50 szt. bydła na 100 ha użytków rolnych).

A oto planowe cyfry zasiewów:

1946 r.	wiosenne	6.922,— ha
	jesienne	11.936,7 ha
1947 r.	wiosenne	18.282,3 ha
	jesienne (projektowane)	ca 16.000,— ha

Możliwości zasiewów wiosną 1948 r. około 21.260 ha.

W roku gospodarczym 1947-48 majątki planują obsiewy:

żyta	11.678,— ha
pszenicy	5.181,— ha
ziemniaków	3.902,— ha
przemysłowych	764,— ha
buraków cukrowych	768,— ha

Żuławy

Specjalnym problemem i to problemem bardzo skomplikowanym są Żuławy. Odwadnianie Żuław (czynnych jest stale około 50 pomp, przy wydajności niektórych sięgającej 2.000 l na sekundę!) dostarcza wprawdzie nowych terenów eksploatacyjnych i to terenów o wysokiej wartości rolnej (mady elbląskie poza czarnoziemiem są najlepsze na świecie), jednakże w ślad za tym nie podąża akcja organizacyjna. Brak zabudowań, inwentarza, niezagospodarowanie okolicy pod względami innymi opóźnia osadnictwo, skutkiem czego duże połacie tej wspaniałej ziemi, odebrane wodzie, zarastają ostem, co — jak twierdzą znawcy — jest jeszcze większym niebezpieczeństwem dla ziemi niż zakwaszenie. Poza tym ta wyjątkowa ziemia, potrzebująca 4 koni na 1 pług jednoskibowy nie nadaje się do podziału na małe gospodarstwa, czyli powoduje nową trudność — organizacyjną.

Myszy, które w ubiegłym roku zniszczyły prawie cały urodzaj, w tym roku, ginąc od zarazy i głodu, ustąpiły klęsce ostów, z którymi walka będzie bardzo trudna.

Ziemia niczyja

Jest jeszcze ziemia niczyja na madach elbląskich. Około 35.000 ha leży odłogiem, jako bezpańskie, a pochodzi to stąd, że 15-hektarowe nadziały szły od dróg komunikacyjnych pasami, a reszta dawnych gospodarstw pozostawała bez opieki i bez przydziału. Wynika z tego oczywista konieczność wydzierżawienia osadnikom pozostałości dawnych gospodarstw, gdyż w inny sposób trudno by było nadać pustym przestrzeniom rolnym wartość użytkową, dopóki zarząd państwowy nie będzie w stanie przejąć tych terenów we własne użytkowanie.

Nie od rzeczy będzie zauważyć, że brak ostatecznych prawnie nadań ziemi w dużym stopniu powoduje psychologiczne trudności dla osadnika, który wciąż jeszcze nie czuje się pełnoprawnym właścicielem ziemi. Nierzadko też spotykamy na Żuławach chłopa posiadającego 5 koni i ani jednego hektara zasianej ziemi. Niestety, szaber wiejski, polegający na ściąganiu ruchomości z sąsiednich nieruchomości przy pomocy koni unrrowskich nie jest zjawiskiem częstym, ale jeszcze spotykanym.

Ale powróćmy do majątków państwowych.

Gospodarstwo i — zniszczenie

Mamy przed sobą obraz statystyczny poszczególnych zespołów, należących do Z. P.

N.Z., oraz bogate obserwacje poczynione bezpośrednio przy zwiedzaniu poszczególnych zespołów i obiektów folwarcznych. Trzeba stwierdzić, że tak, jak w niektórych majątkach spotkaliśmy pod każdym względem wzorową gospodarkę, tak w innych tragiczną ruinę. Koszt zagospodarowania jednego hektara wynosi 30.000 złotych. Ileż więc trzeba milionów, aby zagospodarować duże majątki? A nie zapominajmy, że całe przestrzenie ziemi ornej leżą nieużytecznie z innych także powodów: tuż pod samą Gdynią na terenie zespołu Obłuże leżą 83 hektary ziemi ornej pod wrakami czołgów i samochodów. Nikt się jakoś tym nie interesuje.

Plany na przyszłość

W tym roku plan na rok 1947 wykonano w 70 proc., zasiewając 30.000 ha. Na rok 1948 przewiduje się zasiew 45 tysięcy ha. To nie jest jednak wszystko: wyjątkowa sytuacja aprowizacyjna Wybrzeża domaga się stworzenia wielkich baz hodowlanych i wielkich baz warzywniczych, które by odciążyły miejscowy rynek handlowy od konieczności importu z innych terenów Polski potrzebnych produktów rolnych, przynajmniej w pewnej mierze. Wydaje mi się, że Zarząd Nieruchomości Państwowych winien, prowadząc akcję zagospodarowywania terytorialnego w przestrzeni poziomej, równocześnie przeznaczyć szereg odpowiednich obiektów na uintensywnienie gospodarki w pewnych określonych kierunkach. W tym względzie majątki państwowe spełnią poważne zadanie społeczne i na to czeka z utęsknieniem mieszkaniec Wybrzeża.

Halina Wierzchucka

Porty polskie w oczach zagranicy

Przedwojenna opinia Gdyni, jako portu taniego, o sprawnej ekspedycji statków ustąpiła po wojnie ogólnym narzekaniom i pretensjom ze strony armatorów zagranicznych, z którymi spotykamy się od początkowego okresu powojennej pracy w naszych portach, pracy trudnej, biorąc pod uwagę zniszczenie techniczne portu i ogólne wyniszczenie gospodarcze kraju. Niestety trudności w pracy portów, mimo że istotne i piętrzące się na każdym kroku, nie usprawiedliwiają wszystkich bez wyjątku zarzutów czynionych przez zagranicę portom polskim.

Również fakt, że praca w portach i jej zasadnicze instytucje, organizowane są od podstaw, co stwarza korzystne warunki dla wprowadzania takich czy innych istotnych inowacji, — nie może stać się żadną miarą „okazją" do wprowadzania praktyk sprzecznych z ogólnie przyjętymi za granicą zwyczajami.

Wystąpienie w sierpniu ub. r. (1946) Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej — oficjalnego mediatora żeglugowego rynku bałtyckiego — w obronie interesów armatorów zainteresowanych w warunkach pracy portów polskich, było nie tylko niejako „rachunkiem sumienia" postępowania polskich załadowców i odbiorców i organów administracji portowej, lecz zarazem wyraźnym ostrzeżeniem co do skutków prowadzonej w portach polskich polityki.

Reasumując powtarzające się skargi armatorów, Konferencja w swym oficjalnym organie prasowym „Monthly Circular" po zanalizowaniu czynionych zarzutów, postawiła szereg zaleceń (suggestions) skierowanych do rządu polskiego jako kontrolującego polski eksport węgla i import rudy, a tym samym mającego wpływ na stwarzanie jego warunków. Zalecenia tyczyły:

zmiany (obniżenia) taryfy opłat portowych, obciążających statek, bezwarunkowego zaprzestania narzucania agentów przez załadowcę a powrócenia do klauzuli owner's agent,

uregulowania kwestii despatch'u, stwarzanego przez sztuczne powiększanie czasu przeładunku,

zaniechania prób przerzucania opłat ładunkowych na statek, uchylenia jakichkolwiek dodatkowych warunków przeładunku ograniczających i krzywdzących armatora, a nie stosowanych w innych portach europejskich.

Punkt pierwszy — wysokość opłat portowych — jest może najłatwiejszym do obrony i wytłumaczenia. Bo wprawdzie wg ówczesnych obliczeń Konferencji (sierpień 1946 r.) łączne wydatki statku w portach polskich były wyższe o 90 proc. niż przed wojną, taryfa maklerska 3 razy wyższa niż np. w portach skandynawskich, a koszt trymerki wyższy o 130 proc. od przedwojennego, a tym mniej usprawiedliwiony, że sam koszt robocizny jest proporcjonalnie niski, a wydajność pracy mała m. in. z braku fachowców, lecz od tego czasu sytuacja ta uległa jednak pewnym zmianom. Dla zapobieżenia tym stosunkom zatwierdzone przez Ministerstwo Skarbu dopłaty w wysokości 150 proc. do urzędowego kursu wymiany miały być środkiem obniżenia opłat obciążających statek. Jeśli nie zostało to całkowicie zrealizowane dotychczas — to opracowywana obecnie nowa taryfa opłat portowych oraz taryfa maklerska ustabilizują ostatecznie warunki pracy w naszych portach. Do chwili obecnej znacznej i istotnej obniżki doznała taryfa trymerska oraz sztauerska (30—40 proc.), a z taryfy opłat portowych holownictwo i cumownictwo (20 proc.). Zniżki w

taryfie Urzędu Morskiego niweluje jednak w dużej mierze fakt uznania jako nadgodzin czasu od 17 do 22 i od 5 do 7 rano (overtime = 20 proc.) oraz od 22 do 5 rano (overtime = 40 proc.).

Poważne zniżki przewiduje nowa taryfa maklerska: od około 50 proc. dla tankowców, do 8 proc. dla małych węglowców i inne w tym zakresie. Podobnie duże nadzieje pokładane są zarówno przez naszych żeglugowców jak i zagranicznych w oczekiwanej nowej taryfie Urzędu Morskiego. Nawet te dotychczasowe jednak zmiany spotkały się już z dużym uznaniem zagranicy.

Ale choć mimo wszystko trudno dziś zaprzeczyć, że porty polskie są jeszcze drogie, to nie lepiej przedstawia się jednak sytuacja portów zagranicznych, w których sta le obserwuje się tendencje podwyższania opłat portowych. I tak np. opłaty portów francuskich na przestrzeni ostatniego roku wzrosły o 50 proc. i nieustannie wykazują tendencję zwyżkową i jak tam tłumaczy się to przede wszystkim wzrostem wydatków administracji portów w związku z ich powojenną odbudową, to uwzględniając nawet różnice form administracji i eksploatacji obu krajów argument ten nie jest bez podstaw i w naszych warunkach.

Ostatnio podwyższono taryfę maklerską w Anglii (16 proc.), w Norwegii (50 proc.), Francji (150 proc. w stosunku do r. 1937), taryfę sztauerską w Szwecji (6 proc.), Finlandii (40 proc. w stosunku do przedwojennej, a 15 proc. do poprzedniej), całą taryfę opłat portowych w Glasgow (30 proc.) itd.

Odnośnie zarzutów narzucania agentów przez załadowców sugestia Konferencji ułatwiła w pewnej mierze porozumienie; załadowcy polscy przyznali armatorom prawo wyznaczania agentów z warunkiem uprzedzenia i powiadomienia załadowcy o wyborze najmniej na 10 dni naprzód (written notice under the charter-party — pisemne zawiadomienie na warunkach charter-party). Próby załadowców odrzucania klauzuli „owner's agents" rejestrowane są nie tylko w Polsce. Stwierdzono je we Francji, Holandii, Portugalii, Hiszpanii, lecz praktyki te jako zmierzające do ograniczenia uprawnień armatora zostały wszędzie zlikwidowane. Fakt pewnej powszechności tej niezdrowej tendencji nie może jednak tłumaczyć i nie tłumaczył polskich załadowców.

Podobnie zgodzono się na zaprzestanie prób przerzucania opłat ładunkowych przez załadowców na statek i akceptowano powrót do stosowanej powszechnie za granicą (a także w Gdyni przed wojną) klauzuli — cargo dues rightly payable by the shippers.

Natomiast kwestia despatchu oraz warunki trymowania mimo obietnic pozytywnego ustosunkowania się ze strony polskich załadowców nadal pozostały niezałatwione, wywołując stale skargi armatorów zagranicznych i wyciągając sprawy portów polskich na forum międzynarodowe.

Pierwsza powojenna sesja roczna Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej z maja br. poruszyła ponownie tę kwestię. Omawiając ostatnie prace Rady Dokumentarnej*) (Documentary Council) oraz znaczenie wydawanych przezeń standartowych charterpartii i konosamentów, zwrócono uwagę na fakt nierespektowania powziętych (przez akceptację danego dokumentu) zobowiązań, a to przez stwarzanie i narzucanie warunków bez porozumienia się i zasięgnięcia rady Konferencji, reprezentującej gromadzone od lat doświadczenie. Przykładem takiego postępowania (unfair and uncivil treatment) krzywdzącego armatorów a i obniżającego tzw. konkurencyjność portów, byli znów załadowcy polscy i belgijscy. Narzucanie w dalszym ciągu w naszych portach klauzul (poza Concoal charterem) przedłużających sztucznie czas trwania przeładunku węgla, by w ten sposób uzyskiwać despatch money (nawet i przy bunkrowaniu) uznano wprost jako ukrytą formę redukowania frachtów. Żądanie despatch money usprawiedliwione jest jedynie, przypomina Konferencja, w wypadku, gdy załadowca rzeczywiście ponosi pewną ofiarę (wysiłek!) dla szybszego załadunku a statek jest odprawiony wcześniej niż mógł się spodziewać. Warunki te nie istnieją w przypadku polskich portów. Podobne praktyki prowadzone są i przez belgijskich importerów drzewa, usiłujących narzucać dodatkowe warunki do standartowych Contwood i Propcon również w celu uzyskania niezarobionego despatch money.

Tolerowanie takich stosunków jest zdaniem Konferencji tym bardziej niedopuszczalne, że pokrzywdzonymi są armatorzy tj. ci, którzy inwestują ogromne kapitały w modernizację tonażu i przyczyniają się do usprawnienia obsługi towarowej: wspomniane postępowanie załadowców niweluje zatem te wysiłki, których cel winien być wspólnym celem zainteresowanych w powrocie normalnych warunków pracy w shippingu.

Rezolucja powzięta przez ogólne zgromadzenie Konferencji niedwuznacznie skierowana była do stosunków w portach polskich. — Konferencja, — rejestrując fakty narzucania przez organizacje rządowe dodatkowych klauzul w umowach zafrachtowania, domaga się, by na przyszłość we wszelkiego rodzaju umowach transportu morskie-

*) Rada Dokumentarna Konferencji Bałtyckiej ma za zadanie opracowywania standartowych charterpartii i konosamentów, które stwarzają gwarancję odpowiednich warunków pracy armatora, będąc zarazem dowodem opieki Konferencji nad armatorem. Ostatnią pracą Konferencji było wydanie 2 konosamentów: congenbill (używany łącznie z charter-party) oraz Conbill (dla towarzystw liniowych oraz tzw. contract owners).

go instytucje te posługiwały się wyłącznie używanymi powszechnie standartowymi charterpartiami i konosamentami.

Poruszono również ponownie sprawę trymerki w portach polskich: Ponieważ opłaty za trymerkę, obciążające statek, znacznie przewyższają koszt robocizny i wg opinii Konferencji stają się w ten sposób ukrytą formą dochodu załadowców, Konferencja wystąpiła o swobodę dla armatorów wyznaczania własnych trymerów. Sugestia ta, wywołana stałym niezadowoleniem armatorów, nie pozostała zapewne bez wpływu na fakt wydania przez Centralę Węglową nowej taryfy trymerskiej wprowadzającej pewną redukcję stawek. Zasadniczą zmianą jest ustanowienie nowego czwartego typu statków a mianowicie tzw. ordinary trimmers, obok dotychczasowego podziału na self trimmers i heavy trimmers; jest to o tyle korzystne, że wprowadza możliwości pewnej swobody w interpretacji heavy czy ordinary, co pozwoli niejednokrotnie typ heavy trimmer traktować jako ordinary; przy znacznej różnicy wysokości stawek: heavy dol. 0,30 (1000); ordinary dol. 0,22. Jest to poważnym udogodnieniem, tym bardziej, że o ile stawki self trimmers i easy trimmers obniżono z dol. 0,21 i dol. 0,23 na dol. 0,15 i 0,18, stawka dla heavy trimmers (dol. 0,30) została bez zmiany. Kwestią sporną okazało się jednak wyznaczanie ekspertów dla wydawania certyfikatów klasyfikujących typy statków; pomijając wagę faktu zaliczenia statku do tej czy innej grupy, — jednostka bez certyfikatu płaci niezależnie od swej konstrukcji i urządzeń jako heavy trimmer. Ostatecznie certyfikaty wystawiane są przez rzeczoznawców Izby Przem.-Handlowej.

Zarzuty armatorów, stawiane portom polskim po przez Konferencję Bałtycką, „podchwycone" zostały przez całą prasę żeglugową państw zainteresowanych. Wzmianki „Polish terms" po raz drugi przypomniały żeglugowcom całego świata o „niepoprawnych" polskich załadowcach i ich krzywdzącej armatorów polityce. Choć przykre dla nas i szkodliwe dla portów, było to niestety tylko obiektywne stwierdzenie faktu, a dodać trzeba, że przykre nawet dla zagranicznych przyjaciół Polski, którzy z niepokojem, jak pisała już rok temu Konferencja Bałtycka, patrzą na stosunki w portach polskich. Lecz jak zauważono i skrytykowano za granicą głośno i szeroko błędy polskich załadowców i organów kontrolujących polski import i eksport, — nie pomija się też milczeniem i poprawy tych stosunków. Nowa taryfa trymerska przyjęta została z widocznym zadowoleniem i życzliwością.

List otwarty szwajcarskiego towarzystwa żeglugowego „Agence Maritime Helvetic" skierowany do redakcji pisma żeglugowego „Fairplay", jest najlepszym tego dowodem. Wprowadzenie zmian w trymerskiej klasyfikacji statków oraz ogólne obniżenie stawek, — a więc stworzenie znacznie korzystniejszych warunków pracy armatorom zagranicznym w portach polskich, — to postępowanie „fair and civil", które ocenione zostało należycie przez zagranicę, oczekującą, że stanie się ono zasadą rządzącą w portach polskich, zasadą jedynie dopuszczalną w shippingu.

Władysław Giedroyć

Zagadnienie akordu w pracach portowych

Na odcinku przeładunkowym prac portowych w Polsce mamy do zanotowania obecnie niezwykle ciekawy objaw powszechnego zastosowania akordów. Jest to pewnego rodzaju przełom i rewolucja pojęć. Korzystaliśmy dotychczas wyłącznie z doświadczeń starych portów zachodnio-europejskich, które niechętnie przyjmują wszelkie inowacje i dopiero wówczas skłonne są zastosować nowe systemy pracy, gdy zdadzą one całkowicie egzamin u innych. Utarł się taki pogląd na zachodzie, że w portach można wprowadzić akordy jedynie w warunkach najbardziej zbliżonych do prac tych, w jakich akord był dotychczas stosowany, to jest do pracy w fabryce — w miejscu zamkniętym, izolowanym od wpływów atmosferycznych i przy manipulacji jednolitym towarem. Takim miejscem w porcie jest magazyn i dlatego przy pracach magazynowych można natknąć się w wielu portach na różne rodzaje akordów, premii i wspólnie kombinowanych premio - akordów. Akordy były stosowane w składach portowych, przy przeróbkach i uszlachetnianiu towarów, przepakowywaniu, znakowaniu, konserwacji, sztaplowaniu. Tak samo stosowano akordy przy wyładunku towarów z magazynów portowych do wagonów lub odwrotnie.

Po wojnie stosowano w Gdyni i Gdańsku akord, rozładowywując wagony z cementem do magazynów, lub też ładując jednolite partie towaru z magazynów z krytą rampą. Uważano, że przy przeładunkach magazynowych, szczególnie gdy wagony podstawione są pod magazyn od strony lądu, istnieją warunki dla pracy ciągłej, a więc i dla akordu. W innych warunkach stosowano wprawdzie rzekome „akordy", lecz były to zwykłe premie, które wypłacano robotnikom za szybkie wykończenie statku, za wyjątkowo trudną pracę lub też za przekroczenie pewnej określonej wydajności. W tym ostatnim wypadku stosowano nawet tabele premii. Akordy te i premie miały charakter umowny. Pracodawca umawiał się zwykle z robotnikami, że za wykonanie pewnych norm otrzymają określone wynagrodzenie dodatkowe, poza należną im płacą godzinową. Typowego akordu w pracy przeładunkowej nie

stosowano i właściwie nie można go zastosować, ponieważ w wielu wypadkach krzywdziłoby to zbytnio robotnika, który nie z własnej winy, lecz ze względu na zmienne i niekorzystne dla siebie warunki nie może wyrobić potrzebnego minimum (normy).

Musimy tu w kilku słowach omówić zasady i systemy akordowe. Podstawą pracy akordowej jest norma. Norma wydajności lub ilościowa określa, ile jednostek może w pewnym określonym czasie wytworzyć średni (przeciętny) robotnik. Norma czasowa określa ilość czasu potrzebną do wykonania pewnej czynności. Rozróżniamy trzy rodzaje akordów w zależności od norm.

I. Przy normach usprawnionych, które są obliczane zupełnie ściśle przez chronometrażowanie czynności pracy. Może tu być zarówno norma czasowa, jak i ilościowa.

II. Przy normach szacunkowych, polegających na określeniu wydajności przez wykonawców. Są to normy przyjęte na podstawie przeciętnej wydajności. Normy szacunkowe nie są ścisłe, przynajmniej w początkowym swym stadium. Ulegać one mogą dużym wahaniom i najczęstszym poprawkom.

Ostatnim rodzajem norm z tej kategorii są normy, oparte na wyliczeniu ilości czasu potrzebnego na wykonanie danej czynności lub produktu, względnie na kalkulacji liczby jednostek wyrobionych w określonym czasie. Są to normy rachunkowe, wyliczeniowe, lub częściej używa się normy kalkulacyjne. W zależności od pracy rozróżniamy akord czysty, lub progresywny. Akord czysty określa pewną kwotę za wykonanie pewnej czynności lub np. wyprodukowanie jednostki. Sumę jednostek mnoży się tu przez daną kwotę. Akord progresywny określa większe kwoty za zwiększone ilości wyprodukowanych jednostek, a więc nie są tu kwoty równe, lecz powiększane wraz ze wzrostem wydajności.

W porcie zastosowanie akordu usprawnionego, z uwagi na różne warunki pracy w każdym prawie miejscu nabrzeża lub magazynu, przy uwzględnieniu różnych towarów, byłoby wprost nie do pomyślenia. Pozostały wobec tego dwa ostatnie rodzaje akordów, które przy opracowywaniu norm dla portów polskich zostały niejako połączone.

Na wspólnych obradach pracodawców z robotnikami portowymi, po przekalkulowaniu oraz oszacowaniu norm ustalono w Urzędzie Morskim akordy, rozszerzając stopniowo listę towarów podlegających pracy akordowej.

Pierwszy etap pracy wydaje się już zakończony, gdyż weszły w życie akordy na następujące towary:

cukier, cement, wyroby żelazne, drobnica, surówka żelazna, rury, sól, tomasyna, saletra, azotniak, mąka, skóry, bawełna, wełna, juta, śledzie, tłuszcze, celuloza, szkło,

w Gdyni od 3 sierpnia i w Gdańsku — z drobnymi zmianami lokalnymi — od 17 sierpnia br.

Najciekawszym odcinkiem pracy okazały się towary masowe, sypkie, gdzie wydawało się początkowo tak ekspedytorom jak i robotnikom, że wprowadzenie akordu jest niemożliwe. Przy tych towarach największą wydajność osięga się wówczas, gdy pracuje najmniej robotników. Całą pracę na początku wykonuje dźwig. Wraz ze zmniejszeniem wydajności pracuje coraz więcej robotników (trymerów), którzy zgarniają towar dla dźwigu, pracującego już znacznie wolniej. Odrębnymi trudnościami są różne wielkości statku, posiadane przez niektóre statki, międzypokłady oraz rozmaite kształty luk. Wszystkie te trudności przy opracowaniu akordów zostały jednak opanowane i akordy na rudę i fosforyty wchodzą w życie w Gdyni i Gdańsku w najbliższych dniach.

Szczegółowe omówienie akordów podamy w następnym artykule.

Drugim etapem prac będzie rozszerzanie listy towarów podlegających akordom oraz ewentualna korekta uzgodnionych norm. Bodźcem do wprowadzenia akordów w portach był Centralny Urząd Planowania i Podkomitet Płac, które to instytucje zgodziły się na podwyżkę zarobków robotniczych, jednakże z wyraźnym zastrzeżeniem osiągnięć gospodarczych. Stąd też Układ Zbiorowy Pracy, zawarty w dniu 28 czerwca wprowadził podwyższenie zarobków jedynie za zwiększoną wydajność.

Władze Centralne nie mogły się zgodzić na zwiększenie robotniczych zarobków godzinowych, gdyż to, wobec powiązania Układów Zbiorowych pociągnęło by za sobą znaczną podwyżkę kosztów robocizny w innych dziedzinach pracy. Drugim celem akordów, ważniejszym z punktu widzenia ogólno-państwowego, jest powiększenie wydajności przez zainteresowanie bezpośrednie robotnika samą pracą. Jest to niewątpliwie ciekawy eksperyment, czy zda on egzamin życia, — pokaże czas. Można już dziś jednak na podstawie kilkutygodniowej obserwacji stwierdzić, że szybkość przeładunku zwiększa się i wydaje się już z całą pewnością, iż reforma pracy i płacy w portach polskich przyniesie znaczne korzyści Państwu i robotnikowi.

Poprzednie rzadko stosowane akordy były typowo umownymi. Ekspedytor umawiał się z robotnikami, że będą pracowali na akord, przy czym np. od rozładowania wagonu otrzymywali oni 2 godziny. Oczywiście, jeżeli nie osiągnęli oni 8 godzin, otrzymywali i tak zapłatę za pełne 8 godzin według stawek godzinowych. Zdarzały się wypadki, że robotnicy wyrobili akord 8-godzinny w ciągu 5 lub 6 godzin. Wówczas rezygnowali z dalszego zarobku i opuszczali pracę. Ten system nie zdał egzaminu, gdyż przyspieszenie tempa wyładunku nie dawało w konsekwencji efektu gospodarczego.

Fakty takie wypływały z dawnej tradycji portowej, gdy przy wykańczaniu stat-

ków spedytor zapowiadał robotnikom, że gdy tylko skończa ładować ostatnie wagony będą mogli pójść do domu.

Obecnie spedytor nie uzgadnia z robotnikami akordu, ani nie pyta się o ich zgodę Robotnicy, przystępując do pracy, wiedzą, że każde powiększenie wydajności przynosi im dodatkową korzyść. Specjalizację i spryt obracali oni poprzednio wyłącznie prawie na zmniejszenie wysiłku a nie na zwiększenie wydajności, co można już dzisiaj zaobserwować.

Akord portowy jest typowym akordem zespołowym, obliczanym na grupy robotników zatrudnionych w samym statku, na lądzie pod statkiem lub też w magazynie. Norma wydajności obejmuje grupę (lub brygadę) robotników portowych, którzy pracując w ciągu 8 godzin (w ciągu szychty) mają wyrobić określoną ilość ton. Dlatego przy ustalaniu normy należało również ustalać obsadę robotniczą, która różni się ilościowo w zależności od towaru, relacji i specjalnych warunków pracy. Na przykład przy wyładunku statku z mąką 7-iu robotników znajduje się na wagonach, 9 na statku, 6 w barce lub 14 w magazynie.

Przyjęto zasadę, że robotnik dostaje akord od tony, obliczany następująco:

Zarobek dzienny robotnika wynoszący 28 zł (godz.)×8 = 224 zł, podzielony przez normę wydajności (np. 70 ton dla danego towaru) zmniejszoną o 10 proc. (a więc 63 ton), daje w rezultacie 3,55 zł. Tę ostatnią cyfrę powiększamy o 20 proc. z tytułu zachęty akordowej i otrzymujemy 4,26 zł. Jest to kwota, którą zarabia każdy robotnik w danej obsadzie od tony, a więc: jeżeli obsada przeładuje 70 ton, robotnik otrzyma 4,26×70 czyli już 298 zł, a nie jak poprzednio 224 zł, przy tym za każdą następną tonę otrzymuje 4,26 zł. Jeżeli jednak robotnik nie wyrobi w akordzie nawet 224 zł, to pomimo tego musi on otrzymać powyższą stawkę dzienną. Na porządku dziennym są wypadki, że z winy niezależnej od robotnika, nie może on wypracować akordu np. z powodu deszczu, gdy nie można narażać towaru na wilgoć. Wówczas część czasu, w którym robotnik pracował, oblicza się w akordzie, a za pozostałe godziny wyczekiwania otrzymuje on stawkę godzinową. Za wydajność przy towarach, które nie podlegają akordowaniu wypłaca się premie w wysokości 30 proc. Premia ta może wynosić w wyjątkowych wypadkach 50 proc. zarobku dziennego.

Na zakończenie rozważań nad akordami należy poruszyć bardzo istotną sprawę synchronizacji aparatu technicznego urządzeń przeładunkowych z robotnikiem pracującym na akord. Dźwigowi również muszą być zainteresowani przeładunkiem i winni pracować na akord, na co już uzyskano zgodę Głównego Urzędu Morskiego. Tak samo winni być kontrolerzy zaprzysiężonych rzeczoznawców opłacani w akordzie. Dla pełnego wykorzystania wysiłku nad powiększeniem wydajności portu było by wskazane, by zainteresowani tak samo byli w tej pracy urzędnicy kolei, od których zależy w bardzo dużym stopniu, czy wysiłek umysłu i rąk roboczych zostanie w pełni wykorzystany.

Odbudowa Miast

Wzmożony ruch budowlany na terenie miast Wybrzeża, jaki zaznaczył się w m-cu czerwcu, w m-cu lipcu utrzymywał się nadal.

W miastach tych prace budowlane i porządkowe prowadzone były przez Dyrekcje Odbudowy, Zarządy Miejskie, częściowo przez Wydziały Odbudowy Urzędów Wojewódzkich oraz przez sektor prywatny.

Gdańska Dyrekcja Odbudowy w miesiącu lipcu przeprowadziła 13 przetargów, z tego na roboty budowlane 9, wodociągowo-kanalizacyjne i centralnego ogrzewania 3 oraz na roboty elektryczne 1. Prócz przetargów pewną ilość robót oddano firmom państwowym bez przetargów. W tymże okresie zawarto 24 umowy i wydano 8 zleceń na łączną sumę — 50.926.855 zł (w czerwcu 13 zleceń na na 30,5 mil. zł.), z czego na Gdańsk przypada 49.281.821 zł, na Elbląg — 1.102.002 zł i Sopot — 543.032 zł.

Gdańsk. G. D. O. na terenie miasta prowadzi dalszy ciąg robót przy odbudowie Politechniki Gdańskiej, Akademii Lekarskiej i Liceum Technicznego. Poza tym rozpoczęto prace budowlane względnie remontowe w dwóch szkołach powszechnych, remont ogólny Wyższej Szkoły Pedagogicznej oraz prowadzone są prace w Liceum Budownictwa Okrętowego. W dziale odbudowy budynków mieszkalnych GDO prowadzi roboty 2 obiektów.

W dziale odbudowy budynków administracyjno-społecznych nadal prowadzi się prace przy budowie budynków na terenie „Gdańsk r. 1946-47", autobazy Woj. U. B. oraz w Archiwum Państwowym.

W dziale robót inżynieryjnych rozpoczęto budowę mostu Siennickiego.

Zarząd Miejski w Gdańsku prowadził w lipcu: a) szereg prac rozbiórkowo-porządkowych, b) roboty inżynieryjne: jak remont ulic, remont i odbudowę mostów i prace melioracyjne, c) prace pomiarowe oraz d) roboty remontowo - budowlane. W dziale budownictwa mieszkaniowego w miesiącu sprawozdawczym oddano do użytku blok mieszkalny o 24 mieszkaniach i 56 izbach, w odbudowie zaś znajduje się kilka obiektów o łącznej ilości 127 mieszkań — 306 izbach.

Poza tym prowadzone są prace remontowe w 8 szkołach, w IV Ośrodku Zdrowia w Gdańsku, w Szpitalu Miejskim w Gdańsku, w gmachach teatru „Polonia" i „Miejskim".

Prace te były prowadzone sposobem gospodarczym przy przeciętnym dziennym zatrudnieniu 322 robotników, przepracowując w lipcu 7.713 rob/dniówek i systemem przedsiębiorczym, przepracowując 4.224 rob/dniówek przy zatrudnieniu przeciętnym dziennym — 176 robotników.

Gdynia. G. D. O. w lipcu kontynuowała prace przy budynku Szpitala Zakaźnego i 2 obiektów mieszkalnych oraz rozpoczęła prace budowlane w Liceum Mechanicznym i w Gmachu Urzędu Celnego.

Zarząd Miejski w Gdyni prowadził w lipcu prace remontowo-budowlane w czterech obiektach szkolnych, w Szpitalu Miejskim i Epidemicznym, w Schronisku dla Starców w Kolibkach i Domu Dziecka w Małym Kacku, poza tym szereg prac remontowo - konserwacyjnych i porządkowych.

Sopot. W lipcu G. D. O. rozpoczęła III serię robót remontowych w budynku Wyższej Szkoły Handlu Morskiego oraz prowadziła odbudowę 3 obiektów mieszkalnych.

Zarząd Miejski w Sopocie wykonał: a) roboty remontowe i konserwacyjne w 16-tu budynkach na łączną sumę — 493.041 zł., roboty ogrodzeniowe na złotych 400.000, roboty rozbiórkowo - oczyszczeniowe na złotych 80.000 oraz roboty drogowe kosztem 370.000 zł.

Poza tym odrestaurowano budynki Zakładu Leczniczo-Kąpielowego wewnątrz i zewnątrz i skompletowano oraz ustawiono 70 latarń ulicznych.

Wydział Odbudowy Urzędu Woj. w Gdańsku w lipcu prowadził roboty przy odbudowie domów mieszkalnych dla pracowników resortu odbudowy w Sopocie — ul. Pułaskiego i Majkowskiego oraz w Gdańsku — ul. Wyczółkowskiego. W Lęborku prowadzono remont budynków, przeznaczonych na ośrodek szkoleniowy inwalidów wojennych. W Sztumie w dalszym ciągu prowadzono remont szkoły podoficerów M. O.

Przygotowano i sporządzono kosztorysy na remonty i odbudowę w Malborku: szkół powszechnych, gimnazjum i liceum, szkoły zawodowej, i domów mieszkalnych; w Elblągu: szkół powszechnych; w Starogardzie szkół powszechnych, Gazowni Miejskiej i budynku gminy; w Sztumie: 5 szkół powszechnych; w Lęborku: zakładu kształcenia nauczycieli, 2 internatów, przedszkoli, sądu grodzkiego, szpitala powiatowego, ośrodka zdrowia, baraków i około 20 gospodarstw; w Kościerzynie: sądu grodzkiego, szpitala powiatowego, 43 szkół powszechnych, 19 zagród oraz baraków. W Kartuzach: szkół powszechnych; w Tczewie: szpitala miejskiego, kościoła szkolnego ,domu Milicji Obywatelskiej, szkoły handlowej i internatu. W Kwidzyniu: 4 budynków mieszkaniowych, roboty rozbiórkowe, 12 zagród, ośrodka zdrowia, gimnazjum kupieckiego, 2 liceów i sierocińca. W Gdańsku: szkół powszechnych. Na Żuławach: zagród rolniczych.

Szczecińska Dyrekcja Odbudowy przeprowadziła w lipcu 28 przetargów na łączną sumę — 17.947.682 zł, z tego wydano 23 zlecenia robót na sumę — 15.906.700 złotych.

Na prace prowadzone w lipcu wydatkowano ogółem 13.210.271 złotych, z czego na budownictwo różnych urzędów przypada 3.874.492 zł, roboty rozbiórkowo-porządkowe — 2.014.484 zł., budownictwo szkolne — 1.993.399 złotych, bud. zdrowia — 1.290.479, bud. mieszkaniowe — 1.246.248 zł i in.

Wydział Odbudowy Urzędu Woj. w Szczecinie. Na odbudowę miast wyasygnowano z kredytów Państwowego Planu Inwestycyjnego ogółem — 9.066.950 zł.

Główny nacisk położono na remont obiektów szkolnych.

Wydział Odbudowy jest w toku prowadeznia robót t. zw. akcji odbudowy wsi na terenie województwa szczecińskiego.

Na podstawie przetargu odbytego w dniu 23.6 i 5.7 br. nastąpiło podpisanie umów i wydanie zleceń 9-ciu miejscowym firmom budowlanym na łączną sumę — 95.000.000 złotych.

Naczelny Komisarz Odbudowy Wsi zatwierdził cztery oferty na łączną kwotę 35.000.000 zł. Równocześnie Wojewódzki Wydział Odbudowy zorganizował grupę pracowników sezonowych, złożoną z 140 osób i rozpoczął prace nad odbudową wsi systemem gospodarczym w powiecie szczecińskim, gminie Kolbaszewo. Systemem tym objętych jest 120 zagród wiejskich, z których w m-cu sprawozdawczym wyremontowano 24 a 16 jest obecnie w remoncie.

Niezależnie od powyższego pozostałe powiaty przystąpiły, ze względu na brak firm budowlanych oraz w celu potanienia kosztów, do robót budowlano - remontowych systemem gospodarczym, a Wojewódzki Wydział Odbudowy rozesłał w tym celu potrzebne materiały budowlane i odpowiednie kredyty na koszty robocizny.

Połowy bałtyckie

Wobec panujących upałów i trudności zbytu ryby Komisja Porozumiewawcza i Związek Rybaków Morskich wprowadziły dalsze ograniczenia połowów: całkowity zakaz łowienia od 1 — 7 lipca i częściowe ograniczenia w pozostałej części miesiąca.

Ogólny wynik połowów w miesiącu lipcu obliczono na 2.323.957 kg ryby wartości 60.199.122 zł. (w miesiącu czerwcu br. na 4.045.039 kg ryby wartości 70.467.615 zł), czyli niewiele więcej ponad 60% połowów w czerwcu.

Przeciętny połów na 1 kuter w-g danych MUR Gdynia i Darłowo wynosi ca 3—4 tony.

Głównym przedmiotem połowów był wątłusz (dorsz). Połowy węgorza na terenie MUR Szczecin znacznie wzrosły w porównaniu z miesiącem ub. Największe łowiska znajdowały się w Zatoce Gdańskiej, w odległości 30 mil od Władysławowa i 15—25 mil od cypla helskiego.

W miesiącu sprawozdawczym po raz pierwszy rybacy z okręgu MUR—Szczecin (Świnoujście) wyruszyli na dalsze połowy pod Bornholmem. Połowy te miały dla nich charakter doświadczalny. W związku ze zbliżającym się sezonem połowów śledzi dokonano połowów próbnych w okolicach Skagen i Zatoki Hömo. Wprawdzie nie osiągnięto wyników pozytywnych z braku odpowiedniego sprzętu przystosowanego do tamt. warunków, to jednak wyprawa ta dała naszym rybakom korzyści innego rodzaju, a mianowicie uzyskano wiadomości co do miejsc i sposobów połowu oraz rodzaju używanych sieci. W najbliższej przyszłości, po zaopatrzeniu się we włoki typu szwedzkiego, rybacy zamierzają wyruszyć ponownie na wody Zatoki Hömo.

W pierwszych dniach sierpnia projektuje się wysłanie dwóch rybaków na łowiska przyległe do Ławicy Środkowej i Głębi Gotlandzkiej, w celu poszukiwania tam śledzi i wypróbowania włoków sporządzonych na wzór duńskich oraz zebrania danych co do występowania wątłusza na tamtejszych terenach. Ponadto zbadane będą łowiska dalekomorskie, dostępne dla rybaków w oparciu o port Kołobrzeg. Związane to jest z planowanym osadnictwem w Kołobrzegu, dokąd w tym roku władze Rybołówstwa Morskiego skierują 6 nowowybudowanych kutrów z rybakami ze starego wybrzeża.

Połowy dalekomorskie

Na wodach dalekomorskich złowiono ogółem w miesiącu lipcu 107 tysięcy kg ryb wartości 2.430.957 zł (w czerwcu 348.241 kg — wartości 9.029.115 zł), czyli o 241 ton mniej niż w czerwcu. Przyczyną tak zmniejszonych połowów dalekomorskich było uprawianie przez pewną część statków połowów oraz przygotowanie się większości do połowów śledzi na Morzu Północnym w najbliższym sezonie. Główny sezon połowów śledzi — od 15 lipca do grudnia — jest najrentowniejszym okresem dla połowów dalekomorskich.

Łącznie połowy bałtyckie i dalekomorskie w lipcu br. dostarczyły 2.430.957 kg ryby wartości 62.276.362 zł, w czerwcu 4.393.280 kg wartości 87.496.750 zł.

Tabor, sprzęt, rybacy

W miesiącu lipcu, na skutek ograniczenia połowów, na 151 kutrów i 1440 łodzi zdolnych do połowów, łowiło tylko 127 kutrów (o 17 mniej niż w czerwcu) i 1113 łodzi (mniej o 270 niż w czerwcu).

Rybacy niełowiący wykorzystali ten okres na uzupełnienie i reperację sprzętu oraz na przeprowadzenie dorocznego remontu sposobem gospodarczym, jak malowanie, uszczelnianie itp. taboru.

Stan taboru w remoncie uległ dalszemu powiększeniu, przyczyną jak zwykle jest to, że tabor składa się w większości z jednostek starych, potrzebujących ciągłych remontów.

Rybaków w miesiącu lipcu łowiło 3050 czyli 26 więcej niż w czerwcu.

Mimo zmniejszonych połowów i dość dobrej pogody straty rybaków w sprzęcie były znaczne, zwłaszcza na terenie MUR—Gdańsk. Tłumaczy się to tym, że rybacy na skutek zakazu połowu dorsza, przerzucili się na poławianie innej ryby na wodach płytszych, gdzie wiele sieci uległo zniszczeniu. Wartość strat utrzymała się na poziomie ubiegłego miesiąca.

Import, eksport

W miesiącu lipcu nie importowano ryby zupełnie. Eksport w porównaniu z miesiącem ubiegłym zmniejszył się wydatnie, mianowicie w lipcu wysłano tylko 3000 kg łososia mrożonego do Anglii (w czerwcu 60 tysięcy kg).

Przetwórstwo

Panujące w dalszym ciągu upały i ograniczenia połowów wpłynęły niekorzystnie na pracę zakładów przetwórczych. 90 czynnych zakładów (o 1 mniej niż w czerwcu) wyprodukowało 760.990 kg przetworów rybnych, w porównaniu z czerwcem o 838.307 kg mniej.

Jedynie na terenie MUR-Szczecin zakłady przetwórcze wzmogły swoją pracę o 19.257 kg w porównaniu z czerwcem.

Szkolenie zawodowe rybaków

12 lipca ukończony został pierwszy kurs dla rybactwa słodkowodnego i przybrzeżnomorskiego. Świadectwa egzaminacyjne otrzymało 23 uczestników z tej liczby 15 wyszkoliło się na rybaków zalewowo-morskich. Szkolenie odbywało się raczej teoretycznie ze względu na brak taboru rybackiego dla tych celów. Z dniem 1 września projektuje się otwarcie II kursu z takim samym programem jak kurs pierwszy.

W Trzebieży (MUR — Szczecin) przygotowano kurs sieciarski pod kierunkiem sił fachowych, który będzie otwarty z chwilą zgłoszenia się dostatecznej liczby uczestników.

Sprawy różne

Trudności ze zbytem ryby w obwodzie Darłowo zostały usunięte na skutek uruchomienia przez Centralę Rybną solarni. W najbliższej przyszłości Centrala Rybna otwiera również swoją placówkę w Kołobrzegu.

W związku z przygotowaniem do przyjęcia w jesiennym sezonie śledziowych trawlerów w Szczecinie, zwrócono się do Centrali Zbytu Węgla i C. P. N. o uruchomienie stacji bunkrowej dla statków polskich, co ma nastąpić w ciągu miesiąca sierpnia.

Osadnictwo

W miesiącu lipcu nie zanotowano większych zmian w osadnictwie; ponieważ pozostałe do objęcia osady rybackie wymagają poważniejszych remontów.

Na terenie MUR—Gdańsk wydano 10 opinii do władz osiedleńczych — w ubiegłym miesiącu 34. Na terenie MUR—Darłowo osiedliło się 7 rybaków. Do Kołobrzegu skierowano dwóch z okręgu MUR—Gdynia. Na terenie MUR — Szczecin osiedliło się 10 rybaków w tym 1 ze starego wybrzeża.

Morskie Laboratorium Rybackie

W dziale biologii dokonano szeregu prób nad analizą planktonu roślinnego i zwierzęcego, w którym stwierdzono występowanie larw dorsza, szprota, śledzia, moteli, skarpia.

Pobrane próbki wody analizowano pod względem zasolenia i zawartości tlenu i fosforanu.

Przeprowadzono szereg systematycznych badań nad fauną i florą dna. Dział Ichtiologii przeprowadził analizy stada ryb płaskich oraz dorsza, określając procentowy ich skład i wiek.

Dział Technologii kontynuuje badania nad zasoleniem dorsza i śledzi. W miesiącu lipcu br. przeprowadzono analizę świeżego mięsa dorsza i dokonano próby farbowania skór rybich.

Personel naukowy prowadził działalność dydaktyczną, wykładając w Akademii Lekarskiej w Gdańsku i wydawniczą.

Jan Zerkowski

Spółdzielczość idzie naprzód

Należy zwrócić uwagę na objaw, któremu nikt zaprzeczyć nie jest w stanie, mianowicie na fakt uderzającej dynamiki oddolnej ruchu spółdzielczego. Wystarczy stwierdzić fakty świadczące o sile wewnętrznej ruchu spółdzielczego w terenie, o jego możliwościach realizowanych na odcinku organizacji rynku i zaopatrzenia ludności pracującej w artykuły pierwszej potrzeby.

O wielkiej dynamice spółdzielczości świadczy fakt, iż **w ciągu miesiąca powstaje w przybliżeniu 300 nowych spółdzielczych punktów sprzedaży,** innymi słowy mówiąc, codziennie powstaje w Polsce 10 nowych placówek spółdzielczych. Są to sklepy spożywcze oraz sklepy branżowe, jak: włókiennicze, żelazne, artykuły użytku domowego i inne. Kiedy spółdzielcza sieć rozdzielcza na początku roku bieżącego obejmowała 15.488 punktów, to w połowie roku **przekroczyła 17.000 sklepów najrozmaitszego rodzaju. Jednocześnie ruch spółdzielczy nastawiony jest na organizację domów towarowych,** jako nowoczesnej formy handlu detalicznego. Spółdzielczość pierwsza zainicjowała w Polsce zakładanie domów towarowych. Tak więc np. w Łodzi przy ul. Piotrkowskiej Nr 100, tam gdzie poprzednio był wielki lokal rozrywkowy, od połowy roku ubiegłego istnieje dom towarowy Łódzkiej Powszechnej Spółdzielni Spożywców. Na Zielonym Rynku w tejże Łodzi spółdzielczość założyła wielkie hale targowe, obejmujące ponad 30 sklepów z artykułami pierwszej potrzeby. W 1946 roku organizacje spółdzielcze stworzyły domy towarowe w Katowicach, Chorzowie oraz szeregu innych miast na Śląsku. Dalej mamy wzorowe domy towarowe w Białymstoku, Bydgoszczy, Wrocławiu, Lublinie i innych miastach. Otrzymujemy meldunki o zakładaniu coraz to nowych spółdzielczych domów towarowych. Ostatnio braliśmy udział w otwarciu domu towarowego w Kłodzku. Powstał on bez jakiejkolwiek pomocy z zewnątrz. Bezpośrednio po tym otrzymujemy wiadomość o otwarciu domu towarowego w Tarnowie.

Spółdzielczość jest również organizatorką pewnych gałęzi produkcji. **Zarówno Wystawa Poznańska jak i Targi Gdańskie były plastycznym przeglądem produkcji spółdzielczej nastawionej zarówno na rynek wewnętrzny jak i na eksport.**

Spośród nowych wytwórczych placówek spółdzielczych, o których powstawaniu często otrzymujemy wiadomości, poczesne miejsce zajmują piekarnie i masarnie. Ośrodki spółdzielcze w terenie zdają sobie dokładnie sprawę z tego, iż np. piekarnictwo spółdzielcze jest niedostatecznie rozwinięte i mąka z młynów spółdzielczych dostaje się do rąk prywatnych piekarzy, którzy często wypiekają zły chleb. Spółdzielczość posiada pełną świadomość konieczności zorganizowania produkcji artykułów pierwszej potrzeby, czego świadectwem jest zarówno rozwój istniejących ośrodków produkcyjnych, jak i powstawanie nowych.

Pewne działy produkcji rolnej, zwłaszcza zaś te, które są związane z pracą drobnych warsztatów chłopskich nie dadzą się pomyśleć bez organizacji spółdzielczej.

Związek „Społem", jako czynnik koordynujący, stał się podstawowym elementem, przy pomocy którego Fundusz Aprowizacji mógł zgromadzić potrzebne mu zasoby zbóż chlebowych. **„Społem", jako organizacja centralna, zadeklarowała dostarczenie dla Funduszu Aprowizacji 30.000 ton zboża. W rzeczywistości dostarczyła ponad 50.000 ton.**

Na tym nie kończy się wkład spółdzielczości do akcji zbożowej Funduszu Aprowizacji, bowiem stwierdzić należy, iż ponad 85% zboża dostarczonego dla Funduszu Aprowizacji przeszło przez organizacje spółdzielcze. W nadchodzącej kampanii zbożowej, polegającej na uchwyceniu wszelkich nadwyżek zbożowych dla przeciwdziałania spekulacji, spółdzielczość deklaruje całkowitą gotowość swego aparatu magazynowego, organizacyjnego i ludzkiego, bez którego udziału akcja zbożowa nie byłaby do pomyślenia.

Również wymienić należy branżę mleczarsko-jajczarską. Wydział Mleczarsko-Jajczarski „Społem" jest jedyną placówką, która w skali ogólnokrajowej zorganizowała zbiór i adaptację handlową jaj i produktów mlecznych. Obecnie Wydział ten przygotowuje zasoby masła, jaj i innych produktów mleczarskich, w celu ewentualnych interwencji zimowych, tak, żeby konsument nie był narażony na sezonową zwyżkę cen. Spółdzielczy eksport jaj rozwija się stale.

Należy odpowiedzieć na zarzuty, iż w obrocie spółdzielczym generalne miejsce zajmują artykuły monopolowe i przemysłowe na niekorzyść artykułów rolniczych. Tu trzeba przypomnieć, iż rozdział artykułów monopolowych został powierzony spółdzielczości w momencie, kiedy z tytułu rozdziału tych artykułów, trzeba było ponosić znaczne ciężary — zwłaszcza w związku ze stwarzaniem sieci magazynów i punktów sprzedaży detalicznej. **Dzisiaj, dzięki zorganizowanemu przez spółdzielczość aparatowi, artykuły monopolowe są rozprowadzane sprawnie i uczciwie.** I teraz, po dokonaniu poważnych wysiłków przez spółdzielczość, znajdują się amatorzy na rozdział artykułów monopolowych, którzy zazdrosnym okiem spoglądają na obroty monopolowe dokonywane przez spółdzielczość. Rozdział artykułów monopolowych był jednym z kolejnych zadań powierzonych spółdzielczości przez Państwo Ludowe, zadanie to spółdzielczość wykonała i nie ma zamiaru go odstępować.

Zgodzić się musimy z zarzutami, dotyczącymi zbyt jeszcze małego w naszym obrocie udziału artykułów pochodzenia rolniczego. Zwiększenie obrotu tymi artykułami uzależnione jest jednak w prostym stosunku od rozwoju spółdzielczości wiejskiej. Poszczególne organizacje spółdzielcze miejskie nie mogą trudnić się skupywaniem od poszczególnych rolników drobnych ilości towarów. Naturalnym dostawcą towarów ze wsi musi być spółdzielczość wiejska, wykonywując w ten sposób jedno z zadań braterskiej współpracy pracującego miasta i chłopskiej wsi, na odcinku gospodarczym.

Rozwój spółdzielczości wiejskiej zależny jest w znacznej mierze od uregulowania stosunków gospodarczych w Polsce, tak aby produkty wiejskie po wygórowanej cenie nie uciekały na prywatny rynek miejski.

Wzmagające się tempo organizacji spółdzielni wiejskich: Samopomocy Chłopskiej, rolniczo-handlowych, mleczarskich, mięsnych itp. z drugiej zaś strony postępy w dziedzinie techniki handlowej spółdzielczości w miastach, doprowadzą z dniem każdym do pogłębienia współpracy miast i wsi, co za tym idzie do zwiększenia ilości artykułów wolnorynkowych wiejskich w spółdzielniach zaopatrujących ludność miast.

Spółdzielczość w Polsce rozwija się w nieprzerwanym szybkim tempie, a wzrost ten należy uważać za objaw normowania się stosunków i demokratyzowania życia gospodarczego w Kraju.

Wiadomości z rynków zamorskich

Stany Zjednoczone

Stany Zjednoczone przodujące w spożyciu kawy (1946 — import 21.050.000 worków kawy po 60 kg — wartości $ 467.000.000 czyli 19,17 lbs rocznie na każdego mieszkańca) zaprowadziły ostatnio pierwszy swego rodzaju automat, który obsługuje publiczność swieżo sparzoną kawą w sposób mechaniczny. Cena wynosi 5 centów z dodatkiem naczynia z lekkiej odpornej masy oraz łyżeczki drewnianej. Automaty ukazały się na rynku pod nazwą „Kwik Kafé" i dają klientowi możliwość dobrowolnego wyboru gorącej kawy bez cukru, z cukrem, ze śmietaną, bez cukru lub ze śmietaną i z cukrem. Aparat podaje bez przerwy i bez uzupełnienia od 400 do 500 filiżanek. Jako prace instalatorskie wymagane są jedynie dołączenia do prądu i do wodociągu. Cena takiego aparatu wynosi około $ 700.—.

Meksyk

W ciągu 1946 roku wydobyto 49.235.421 baryłek ropy naftowej (1945 — 43.547.360). Eksportowano ogółem w roku 1946 — 9.406.362 baryłek ropy i produktów naftowych. tzn. 6.538.996 do U.S.A., 1.661.401 do Kuby, 487.841 do Francji a resztę zaś do Afryki Północnej, Belgii, Chin, Panamy, Szwecji i Szwajcarii.

Kuba

Kuba importowała w roku 1946 — 2.815.562 kg przędzy bawełnianej, przeważnie z USA.

Uruguay

W roku 1946 wyrabiano w kraju 3.000.000 kg przędzy bawełnianej i importowano w dodatku 765.352 kg. Zapotrzebowanie natomiast wynosi ogółem około 5 milionów kg. W roku 1945 importowano 1.122.129 kg. Przywóz wyrobów bawełnianych zmniejszył się z 1.608.799 kg w roku 1945 na 1.082.988 kg w roku 1946.

Kolumbia

Wzmożony wywóz złota i dewiz, począwszy od r. 1946 jest charakterystycznym zjawiskiem w kolumbijskiej ekonomii i zmusił kraj do szeregu nowych przepisów ochronnych w dziedzinie eksportu, importu i walut obcych. Przepisy te wprowadzono w życie dla zabezpieczenia pozostałych zapasów złota i dewiz i dla zapewnienia zużycia ich jedynie na takie cele, które należało uważać dla gospodarki państwa za życiowe.

Poddano rewizji wszelkie pozycje towarów importowych co do ich kolejnej ważności, celem udzielenia pozwoleń przywozu przede wszystkim na towary niezbędnie potrzebne. W pozwoleniach przywozu zaznaczone są porty przyjęcia ,a import do Kolumbii bez takiego zezwolenia dorównałby kontrabandzie, podlegając tym samym specjalnie ostremu traktowaniu ze strony urzędów celnych.

Argentyna

Stosownie do wiadomości otrzymanych z Banku Centralnego, produkuje się obecnie szereg artykułów w dostatecznej ilości w kraju, które dawniej trzeba było całkowicie importować a obecnie jedynie w mniejszych rozmiarach. Przywóz takiego rodzaju towaru odbędzie się w przyszłości przez argentyński Instytut Popierania Handlu, który go zużyje jako miernik wyrównawczy przy stabilizowaniu cen krajowej produkcji celem uniknięcia zwyżek cen.

Wartość zarówno eksportu jak i importu osiągnęła w roku 1946 rekordowe wyniki. Wywieziono 8.975.450 krótkich ton (o 27% więcej aniżeli 1945) wartości $ 985.350.000 (o 58% więcej aniżeli 1945). Najważniejszymi odbiorcami były Wielka Brytania z udziałem 22%, Stany Zjednoczone z 15%, Francja z 11% i Belgia z 6%.

Przywieziono 9.175.200 krótkich ton (96% powyżej 1945) wartości $ 582.575.000 (o 102% więcej aniżeli 1945). Dostawcami były Stany Zjednoczone z udziałem 28%, Brazylia 14%, Wielka Brytania 13%.

Meksyk

Dekret o wolnocłowym imporcie cementu marki Portland do Meksyku, który wszedł w życie w roku 1945 i przedłużony został do grudnia 1946 roku pozostaje nadal w mocy na czas nieograniczony.

Guatemala

W roku 1946 importowano 259.187 ton metrycznych towarów wartości $ 36.201.000 i eksportowano 653.900 ton metrycznych wartości $ 36.678.000. Odpowiednie cyfry na rok 1945 wykazują $ 23.341.000 po stronie importu i $ 30.436.000 po stronie eksportu. Wartościowy udział kawy w eksporcie wynosi 60%, bananów 20%, gumy do żucia 8%.

Haiti

W roku podatkowym, zakończonym z dniem 30 września 1946 r. ogólny handel zagraniczny reprezentował wartość $ 38.745.000. Udział eksportu wynosił $ 22.823.000, importu zaś $ 15.922.000, co stanowi nadwyżkę eksportową w wysokości $ 6.901.000, w porównaniu z rokiem poprzednim o 75% więcej. Powód tej nadwyżki leży w nadzwyczaj wysokich cenach, płaconych za artykuły rolnicze.

Kawa, banany, sisal (fibra), bawełna, wyroby rzemieślnicze i cukier podane kolejno wedle ich ważności zajmowały 85% ogólnego eksportu.

W roku 1946 handel zagraniczny powrócił do normy przedwojennej i gdy w czasie wojny USA były niemal wyłącznymi odbiorcami, to w ostatnim roku skierowano już 40% eksportu do Włoch, Belgii, Norwegii i Szwecji.

Import znalazł się w nieco trudniejszym położeniu z powodu niewielkich zapasów podstawowych towarów na rynku światowym. Braki okazały się w przeciągu danego roku w oliwach jadalnych, mydle, tekstyliach.

Po raz pierwszy w historii Republiki Haiti zdarzyło się, że w roku 1946 uwzględniono i uznano ze strony rządu żądania robotników. Po rewolucji politycznej w styczniu ub. r. tymczasowy rząd wojskowy wydał w lutym komunikat, w którym przyznał robotnikom prawo zorganizowania się. Ostatecznie zarejestrowało się 23 związki zawodowe w departamencie rolnictwa i pracy. Różne strajki w ciągu roku miały na celu podwyższenie płacy. Postulaty zostały na ogół uwzględnione.

Brazylia

25% wszelkiej robocizny przemysłowej znajduje swe zatrudnienie w przemyśle włókienniczym. W Brazylii znajdowało się do końca roku 1946 — 440 przędzalni bawełnianych i tkalni, reprezentujących 3.071.000 wrzecion i 97.000 krosien tkackich. Przemysł ten zatrudnia 254.345 pracowników.

Koncentruje on się przeważnie w stanie Sao Paulo. Przeciętna roczna produkcja tkanin bawełnianych wynosi około 1.200.000.000 metrów, z których 900.000.000 do 1.000.000.000 metrów pozostaje dla potrzeb domowych a 200.000.000 metrów na eksport.

Urządzenia fabryczne wymagają odnowienia. Problem ten znajduje pełną uwagę ze strony władz, lecz liczyć trzeba jeszcze z 5 do 7 latami, nim one osiągną nowoczesny stan.

W czasie wojny Brazylia stała się po raz pierwszy ważnym eksporterem tkanin do sąsiednich rynków: Uruguay, Argentyna i Paraguay i liczy się przy obecnym rozwoju ze zdobyciem dalszych rynków.

Ceylon

Wszelka w ciągu roku 1946 na Ceylonie produkowana herbata przejęta została przez komisarza herbaty dla brytyjskiego Ministerstwa Aprowizacji. Ze zbiorów 1946 eksportowano ogółem około 270.000.000 lbs.

Indochiny

Zbiory herbaty obecne wynoszą 4,5 mil. lbs, z których eksportowany będzie 1 milion. Szczyt wywozu osiągnięto w roku 1939 z lością 5 mil. lbs.

Złote Wybrzeże

W grudniu 1946 r. eksportowano 30.181 t kakao, z których 11.441 t do Wielkiej Brytanii, 10.490 do Stanów Zjednoczonych, 5.250 do Kanady i 3.000 do Holandii. Wywóz w styczniu wyniósł 17.106 ton (8,533 do Stanów Zjednoczonych, 6.073 do Wielkiej Brytanii, 1.330 do Norwegii i 1.170 do Danii).

A. Wiatrak

Kronika Morska

PERSPEKTYWY AMERYKAŃSKIEGO PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO

Stany Zjednoczone, które przed ostatnią wojną raczej nie miały znaczenia jako producent tonażu morskiego, w czasie wojny rozwinęły przemysł stoczniowy do rozmiarów gigantycznych. Dość powiedzieć, że w rekordowym r. 1943 produkcja stoczni amerykańskich, obejmująca jednostki od 1000 BRT, bez typów specjalnych, wyniosła ponad 13 mil. BRT (ponad 19 milionów TDW.). Ten olbrzymi potencjał zdolności produkcyjnej jest obecnie praktycznie niemal bezużyteczny, chociaż stanowi potężny atut polityczny. Zdaniem amerykańskich kół zainteresowanych, perspektywy przemysłu stoczniowego w Stanach Zjednoczonych są obecnie wręcz „ponure". Jedynym poważniejszym klientem stoczni amerykańskich mogą być armatorzy zainteresowani w amerykańskiej żegludze kabotażowej i w żegludze na Wielkich Jeziorach, nie narażeni na konkurencję flag zagranicznych i wobec tego bardziej skłonni do inwestycyj tonażowych.

Problem zatrudnienia w innych gałęziach przemysłu 140.000 amerykańskich robotników stoczniowych nie będzie niewątpliwie łatwy. Należy jednak zauważyć, że w ogromnej większości są to robotnicy, którzy dopiero pod naciskiem potrzeb wojennych zostali zatrudnieni w przemyśle stoczniowym, po przejściu krótkiego przeszkolenia. Żeglugowcy brytyjscy właśnie w tym stosunkowym braku kwalifikacyj amerykańskiego robotnika stoczniowego upatrują przyczynę pewnych niedoskonałości technicznych amerykańskiego tonażu budowy seryjnej.

„The Shipping Wordl" z dn. 16.7 1947 r. przytacza za „Lloyd's List" szereg wypadków zgubienia przez statki śruby okrętowej: w czerwcu r. 1946 — 4 wypadki, w lipcu — 4, w sierpniu — 6, we wrześniu — 5, w październiku — 4. Z wyjątkiem trzech, wszystkie te wypadki dotyczyły statków typu „Liberty". Wypadki te obserwowano w dalszym ciągu w r. 1947, podobnie jak uszkodzenia lub oderwanie się steru, przy czym znowu stwierdzono znaczny odsetek statków typu „Liberty", które jakoby już odczuwają skutki przedwczesnej starości.

ODBUDOWA PORTÓW FRANCUSKICH

Reaktywizacja portów francuskich postępuje szybko. Gdy władze francuskie obejmowały w sierpniu 1944 r. porty francuskie, były one zablokowane przez wraki około 3.000 statków. 57% doków i nabrzeży, a 80% urządzeń przeładunkowych było zniszczonych lub zrabowanych przez Niemców. Przypuszczano wówczas, że samo oczyszczenie portów z wraków wymagać będzie co najmniej 5 lat. Okazuje się, że już po trzech latach dostęp do portów francuskich jest wolny i bezpieczny.

W rezultacie prac nad odbudową basenów i nabrzeży oraz urządzeń przeładunkowych porty francuskie osiągają dziś w przeładunku importu 80% w stosunku do ruchu z r. 1938. W Marsylii przeładunek w eksporcie osiągnął 50% stanu r. 1938, a w imporcie 79%, natomiast ilość statków na wejściu (2.076 w r. 1946) stanowi tylko 22% ilości z r. 1938 (9.038), co w pewnej mierze tłumaczone jest zwiększeniem wykorzystania zdolności przewozowej tonażu.. W Le Havre, mimo najtrudniejszej sytuacji tego portu wobec braku rąk roboczych (brak mieszkań), przeładunek w imporcie osiągnął poziom z 1938 r., a to dzięki kolosalnemu zwiększeniu przeciętnej wielkości ładunku pojedyńczego statku (877,0 t w roku 1938, 4.032 t. w r. 1946). Przeładunek jest na ogół sprawny.

W styczniu 1945 roku tylko Le Havre, Cherbourg, Brest, Marsylia i Toulon zdolne były przyjmować statki „Liberty" (zanurzenie 8,50 — 8,80 m). Obecnie, dzięki pogłębieniu basenów portowych, udostępnione są dla tego typu statków porty Rouen i Bordeaux.

WZROST OPŁAT PORTOWYCH W GLASGOW

Z dniem 1 czerwca 1947 r. Clyde Navigation Trust zatwierdził podwyżkę opłat portowych w porcie Glasgow o 50% w stosunku do skali przedwojennej. Pierwsza podwyżka 25% wprowadzona była 1 lutego 1946 roku, obecna zmiana stanowi zatem wzrost o 25% w porównaniu z taryfą poprzednią.

RUCH STATKÓW W KANALE SUESKIM

Dnia 24.VI. 1947 r. na zwykłym posiedzeniu Towarzystwa Kanału Sueskiego odczytano sprawozdanie, z którego wynika, że w r. 1946 przeszło przez Kanał 5.057 statków o tonażu 32.732.000 NRT wobec 7.667.000 NRT w r. 1945 (wzrost o 30,6%). Po raz pierwszy ruch w Kanale Sueskim osiągnął poziom z ostatnich lat przed drugą wojną światową.

Wpływy Towarzystwa wyniosły w roku 1946 ok. 6.523 mil. franków (wzrost o ok. 3.836 mil. franków wobec r. 1945), wydatki zaś 2.084 mil. franków.

RUCH STATKÓW I OBROTY TOWAROWE W PORCIE HAMBURGA

Jak donosi Agencja Reutera liczba statków na wejściu i wyjściu w porcie Hamburga doszła w pierwszym półroczu 1947 r. do 1.509 jednostek o łącznej pojemności 1.420.000 NRT., co przedstawia wobec analogicznego okresu 1946 r. wzrost o 239 statków i 250.000 NRT. Obroty towarowe wzrosły w tym czasie do 2.570.000 ton wobec 1.180.000 ton w I półroczu 1946 r.

Obroty towarowe w handlu zamorskim wzrosły znacznie w I połowie br. kosztem handlu europejskiego. W czerwcu przywóz artykułów żywnościowych przez Hamburg doszedł do 584.157 ton, co przedstawia wzrost w stosunku do maja o 10,4%, w stosunku do czerwca ub. r. — 60,9%, a wynosi 29% przywozu z czerwca 1939 r. Ruch statków w czerwcu wynosił 587 statków na wejściu i wyjściu o tonażu 339.248 NRT.

ROLA WĘGLA W MORSKICH OBROTACH WIELKIEJ BRYTANII

Niezależnie od bardzo poważnej roli węgla, jako artykułu eksportowego w angielskiej wymianie zagranicznej, odgrywał on znaczną rolę w angielskim przemyśle transportu morskiego. Rozważając to zagadnienie, „The Shipping World" (9.7.1947) podkreśla, że ogromny rozwój brytyjskiego budownictwa okrętowego, produkującego w okresach największej pomyślności 4/5 światowego tonażu w budowie, możliwy był w dużej mierze dzięki posiadaniu tego surowca. Poważna część tonażu pływającego pod flagą brytyjską zatrudniona była w przewozach węgla, czy to jako artykułu eksportowego, czy to jako bunkru, co przyczyniało się do potanienia transportu morskiego. W pomyślnych latach przewozy te obejmowały ok. 100 mil. ton rocznie, co stanowiło wartość „eksportu niewidzialnego" w wysokości ok. 46 mil. funtów szt. Obecnie sytuacja węglowa Wielkiej Brytanii przedstawia się zupełnie odmiennie. Z powodu braku ładunków węglowych statki brytyjskie niejednokrotnie muszą wychodzić z portu pod balastem, co powoduje stosowanie wyższych stawek frachtowych w rejsie powrotnym. Zdaniem cytowanego czasopisma, jest rzeczą bardzo wątpliwą, czy w okresie jednego pokolenia brytyjski eksport węgla będzie mógł powrócić do poziomu choćby zbliżonego do dawnego.

Port Leningrad. — Angielskie pismo żeglugowe „Fair Play" zamieściło ostatnio wywiad z dyrektorem portu Leningrad na temat odbudowy i rozbudowy portu, który uległ dużemu zniszczeniu w czasie wojny (przeszło 30.000 pocisków i bomb). Rząd ZSRR przeznaczył obecnie poważne sumy na odbudowę portu. Plan przewiduje odbudowę portu leningradzkiego w ciągu 3 — 4 lat do rozmiarów i wyposażenia klasyfikujących go na jeden z pierwszych portów europejskich. Długość nabrzeży całkowicie uzbrojonych powiększona będzie do 15 km, a już w bieżącym roku port będzie mógł przyjąć 100 statków równocześnie. Przewidziana jest instalacja stacyj krótkofalowych na holownikach portowych, budowa ogromnego dworca pasażerskiego, powiększenie, powierzchni magazynów portowych, ulepszenie środków transportowych i komunikacyjnych w porcie (całkowita elektryfikacja).

Jednocześnie prowadzone jest szkolenie personelu: marynarzy, nawigatorów, obsługi holowniczej, dyspaszerów, obsługi dźwigów portowych itp., przy czym za cały okres szkoleniowy otrzymują oni regularną pensję.

Inwestycje przemysłu prywatnego na Wybrzeżu

Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni opracowała materiały dotyczące inwestycyj przedsiębiorstw prywatnych okręgu Izby dotyczące inwestycji, zgłoszonych do Państwowego Planu Inwestycyjnego na rok 1948. Przedsiębiorstwa prywatne na terenie województwa gdańskiego zgłosiły 20 wniosków o włączenie do państwowego planu inwestycyjnego na 1948 rok, przy czym wnioski te dotyczą w 10 wypadkach inwestycji na ziemiach dawnych i w 10 wypadkach — na terenie Ziem Odzyskanych. Ogólny koszt planowanych na rok 1948 inwestycji wynosi 196.000.000 zł z czego pokrycie ze środków własnych wyniesie 52.000.000 zł podczas gdy pozostałą sumę 144.000.000 zł inwestujące przedsiębiorstwa zamierzają pokryć z bankowych kredytów inwestycyjnych.

Na terenie Ziem Dawnych złożono 7 wniosków na inwestycje przemysłowe w tym 4 na inwestycje nowe i 3 na odbudowę zakładów, 2 inwestycje, przedmiotem których jest budowa taboru rybackiego i 1 inwestycje dotyczące budowy magazynu w porcie gdyńskim. Z terenu Ziem Odzyskanych wpłynęło 9 wniosków na inwestycje przemysłowe i 1 wniosek na inwestycję budowlaną.

Poważna część inwestycji zakwalifikowaną została jako inwestycje nowe. Przyczyną tego stanu rzeczy jest to, że większość prywatnych zakładów przemysłowych na Wybrzeżu, to przedsiębiorstwa nowozałożone, które placówki swoje założyły w miejscach i obiektach niezwiązanych uprzednio z prowadzoną w nich obecnie produkcją. W związku z rozwojem przedsiębiorstw zachodzi nieraz konieczność budowy nowych budynków fabrycznych, gdyż dotychczasowe okazują się za małe, lub niedostosowane do wzrastających potrzeb produkujących zakładów. Nadmienić również należy, że dawne placówki przemysłowe (poniemieckie) przejęte zostały po większej części pod Zarząd Państwowy i z tych względów inicjatywa prywatna kieruje swoją gospodarczą działalność ku tworzeniu nowych zakładów przemysłowych. Zgodnie z instrukcją do Planu, wszelkie poważniejsze nakłady inwestycyjne, zmierzające do rozbudowy zakładów poza dotychczasowe ramy, kwalifikować należy jako inwestycje nowe.

Przedmiotem inwestycji zgłoszonej w kwietniu br. przez firmę „Węgorz" (Hurtowy Handel Ryb Morskich Gdynia), jest budowa zakładu przetwórstwa rybnego w Wielkiej Wsi (rejon Władysławowa Portu).

Zakład ma obejmować: 1) Wędzarnię o 26 piecach wędzarniczych; 2) dział fabrykacji konserw w puszkach; 3) chłodnie. Inwestycja włączona została do Planu 1946 r. w ramach którego firma otrzymała 1.360.000 zł kredytu średnio-terminowego. Kredyt pobrano w maju 1947 roku. Po winwestowaniu 3.500.000 zł, ma nastąpić w bieżącym roku uruchomienie wędzarni.

Ukończenie inwestycji przewiduje się w roku 1949. Koszt całkowity oblicza się na ca 40 milionów według cen bieżących.

Gdyńska Spółka Rybacka „Posejdon" Sp. z o. o. w Gdyni, zgłasza we wniosku nr 2 budowę wędzarni na terenie Portu Rybackiego w Gdyni, kosztem ca 5,5 miliona złotych.

Przedsiębiorstwo Budowlane Inż. Zygmunt Mięsowicz i S-ka w Gdyni, zamierza uruchomić produkcję materiałów budowlanych z trzciny stawowej. Firma przeprowadziła doświadczenia przy tego rodzaju produkcji i stwierdza, że wyrabiane z trzciny stawowej płyty budowlane nadają się jako materiał wypełniający i ocieplający do budownictwa montażowego.

Inwestycja, zgłoszona przez cegielnię „Malinowo" w pow. tczewskim, przewiduje odbudowę cegielni o poważnej zdolności produkcyjnej ca 2.000.000 sztuk cegieł i 150.000 sztuk dachówek ceramicznych i stanowić będzie poważny krok naprzód w kierunku odbudowy tego tak zasadniczego dla rozwoju gospodarczego Wybrzeża przemysłu. Inwestycja firmy Cegielnia Parowa „Malinowo", pow. Tczew, włączona została do Planu na 1947 r. w ramach którego firmie przyznany został średnioterminowy kredyt bankowy w wysokości zł 550.000.

Firma „Morsped" Morska Spółka Ekspedycyjno-Transportowa w Gdyni, przewiduje budowę magazynu w porcie gdyńskim.

Ciekawe są plany inwestycyjne firmy „Arka" Sp. z o. o. w Gdyni. W ramach 3-letniego Planu Odbudowy firma „Arka" przewiduje budowę 10 kutrów stalowych. W roku 1947 mają być wykończone 3 kutry kosztem przyznanych firmie na rok 1947 kredytów inwestycyjnych w wysokości zł 7.200.000 oraz 11.000.000 zł środków własnych. Wykonanie inwestycji przewidzianej na 1948 rok ma nastąpić w 30% umieszczonych w przedsiębiorstwie kapitałów prywatnych i kredytów bankowych, przeznaczonych dla sektora państwowego.

Przedmiotem inwestycji, zgłoszonych przez firmę Bałtycka Spółka Rybna w Gdyni, jest budowa 5 kutrów rybackich.

Inwestycje firmy zostały włączone do Państwowego Planu Inwestycyjnego na 1946 i 1947 rok. W roku 1946 przyznany został firmie kredyt w wysokości zł 900.000 oraz 3.100.000 zł na rok 1947. Z przyznanych kredytów oraz kapitałów własnych firma buduje w bieżącym roku 2 kutry rybackie, kosztem 10.500.000 zł. Przewidziane na rok 1948 inwestycje będą dalszym wykonaniem ustalonego w ramach 3-letniego Planu Odbudowy przedsięwzięcia firmy: budowy 10 nowych kutrów rybackich.

Plan inwestycyjny firmy „Gdański Kartonaż" w Gdańsku obejmuje budowę nowego budynku fabrycznego przedsiębiorstwa przemysłu papierniczego w Gdańsku. Inwestująca firma otrzymała nakaz Komisji Techniczno-Sanitarnej Zarządu Miejsk. w Gdańsku przeniesienia wytwórni do nowego budynku fabrycznego.

Zgłoszona przez firmę Laboratorium Chemiczne „Eos" w Sopocie — inwestycja, przewiduje budowę nowego budynku fabrycznego i zakup maszyn. Firma planuje uruchomienie nowego działu produkcji, a mianowicie: wyrób gliceryny z produktów odpadkowych.

Wniosek firmy, Fabryka Beczek i Obróbki Drewna Z. Szafrański i S-ka w Gdańsku obejmuje: odbudowę 2-ch budynków fabrycznych, zakup i montaż maszyn do wyrobu klepki parkietowej. W ramach Planu Inwestycyjnego na 1947 rok firma otrzymała kredyt inwestycyjny w wysokości 450.000 zł. Do końca bieżącego roku przewidziane jest uruchomienie działu tartacznego i wytwórni beczek.

Przedmiotem inwestycji planowanym przez firmę „Dentexim" w Gdańsku - Wrzeszczu jest zakup maszyn dla produkcji artykułów, dotychczas nie wyrabianych w Polsce, pozwoli na ograniczenie importu tego rodzaju wyrobów.

Pobieżny ten przegląd wykonanych i planowanych inwestycji przez przemysł prywatny Wybrzeża wskazuje, że sektor prywatny na odcinku odbudowy przemysłu posiada także swój własny i dość poważny wkład pracy i inicjatywy.

Izby Przemysłowo-Handlowe na M. T. G.

W głównym pawilonie wystawowym Międzynarodowych Targów Gdańskich w Gdyni Izby Przemysłowo-Handlowe posiadały własne stoisko, przedstawiające udział sektora prywatnego w handlu zagranicznym za pośrednictwem plansz i wykresów. Ponadto, w ramach tego stoiska mieścił się punkt informacyjny gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, który udzielał wszelkich wyjaśnień odnośnie wypełniania wniosków eksportowo-importowych, dokumentów wymaganych przez zagraniczne kraje przy transakcjach eksportowo - importowych, przepisów i prawa celnego itp.

Punkt informacyjny Izby posiadał także duże znaczenie dla przyjezdnych kupców zagranicznych z uwagi na posiadane przez tę Izbę i szeroko rozgałęzione kontakty korespondencyjne z gospodarczymi sferami i samorządem gospodarczym zagranicy. Informacje udzielane są w najważniejszych językach europejskich.

Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego

Dr. Mieczysław Piekarski

Obowiązek uzyskania zezwolenia na zakładanie przedsiębiorstw handlu zagranicznego i wykonywanie czynności handlowych w zakresie handlu zagranicznego

Z mocy § 4 ust. 2 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 22 sierpnia 1947 r. w sprawie obowiązku uzyskania zezwolenia na prowadzenie przedsiębiorstw handlowych i zawodowe wykonywanie czynności handlowych (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 310) z dniem 1 września 1947 r. na całym obszarze Rzeczypospolitej założenie (otwarcie) prywatnego przedsiębiorstwa handlu zagranicznego i (zawodowe) prywatne wykonywanie czynności handlowych w zakresie handlu zagranicznego wymaga uprzedniego zezwolenia Ministra Przemysłu i Handlu.

Według rozporządzenia wykonawczego (Dz. U. R. P. Nr 57 poz. 311) ubiegający się i zezwolenie winien wykazać się przygotowaniem fachowym, niekaralnością (za przestępstwo z chęci zysku względnie za umyślny występek skarbowy) i postępowaniem zgodnym z zasadami etyki kupieckiej. W spółkach wszystkie osoby, upoważnione do reprezentowania spółki, winny posiadać powyższe kwalifikacje. Podanie o zezwolenie składa się za pośrednictwem właściwego zrzeszenia kupieckiego według ustalonego wzoru przy załączeniu między innymi dowodu uiszczenia opłaty, przewidzianej rozporządzeniem Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu z dnia 22 sierpnia 1947 r. (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 312). Opłatę pobiera się w ustalonym stosunku procentowym (od 2—24%) do przeciętnego obrotu miesięcznego, jaki przedsiębiorstwo osiągnie w pierwszym roku od założenia. Ten przypuszczalny obrót określa właściwy urząd skarbowy lub rewizyjny, który pobiera też wspomnianą opłatę.

Minister Przemysłu i Handlu na indywidualne podania (wnoszone do Izby Przemysłowo - Handlowej, która dołącza swój wniosek) może opłatę obniżyć o 50% (zwłaszcza w odniesieniu do Ziem Odzyskanych), co nie zwalnia od obowiązku uiszczenia z góry całej opłaty, w razie zaś przyznania ulgi następuje zwrot „nadpłaty". Ujęcie słowne przepisu o ulgach (§ 5) jest zbyt wąskie, bo wykładnia gramatyczna przemawia za stosowaniem tego przepisu tylko do przedsiębiorstw już istniejących, natomiast wykładnia celowościowa (znajdująca także poparcie w § 4 ust. 4 rozp. poz. 310) przemawia za szerszym dopuszczeniem ulg w odniesieniu do nowozakładanych przedsiębiorstw na Ziemiach Odzyskanych.

Izby przemysłowo-handlowe otrzymują od urzędów skarbowych (rewizyjnych) 3% od wymienionych opłat miesięcznie na pokrycie kosztów manipulacyjnych, z czego 2/3 przekażą Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupieckich celem podziału między zrzeszenia terytorialne (powiatowe a wojewódzkie).

W razie odmowy zezwolenia opłaty zwraca się petentowi po potrąceniu 5% tytułem kosztów manipulacyjnych. Z potrąconej sumy 3% przypada izbom przemysłowo-handlowym.

Ubiegający się o zezwolenie w okresie do końca 1947 r. (w myśl § 4 ust. 3 rozp. poz. 310 — nie dotyczącego Ziem Odzyskanych), winien ponadto równocześnie złożyć właściwemu urzędowi skarbowemu oświadczenie na piśmie, że ani sam, ani jego małżonek, ani też jego krewni wstępni, zstępni lub rodzeństwo, ani też osoby spokrewnione w tym samym stopniu z jego małżonkiem, ani też żadna osoba, z którą zawarli umowę spółki, nie prowadzili w dniu 1 września 1947 r. przedsiębiorstwa handlowego i nie wykonywali zawodowo zarobkowych czynności handlowych. To postanowienie (pod sankcją karną z § 6 cyt. rozp.) ścieśnia krąg osób, mogących się ubiegać o omawiane zezwolenia i kieruje ekspansję gospodarczą na Ziemie Odzyskane.

Powyższe oświadczenie ma być złożone urzędowi skarbowemu, podanie zaś o zezwolenie kierowane jest gdzieindziej, co może prowadzić do dwutorowości.

Dalsze ograniczenia mogą być prowadzone przez Ministra Przemysłu i Handlu dla poszczególnych branż, terytoriów i kategoryj przedsiębiorstw handlowych przez zarządzenia co do warunków, jakim powinno odpowiadać urządzenie przedsiębiorstwa handlowego. Zarządzenie może przewidywać obowiązek przyprzystosowania do tych warunków istniejących przedsiębiorstw w wyznaczonym terminie pod rygorem cofnięcia zezwolenia.

Podania o zezwolenie są opiniowane przez wojewódzkie związki zrzeszeń kupieckich, a następnie przez izby przemysłowo - handlowe, które utworzą w tym celu komisje opiniodawcze. W skład tej komisji wchodzi prócz przewodniczącego dwóch delegatów wojewódzkiej rady narodowej, jeden delegat okręgowej komisji związków zawodowych, dwóch delegatów wojewódzkiego związku zrzeszeń kupieckich i jeden delegat wyznaczony przez prezydium izby przemysłowo - handlowej.

Zezwolenie może być wydane na czas nieograniczony albo — w przypadkach, które opublikuje Minister Przemysłu i Handlu — na czas ograniczony.

Rozporządzenie normuje podstawy cofnięcia zezwolenia. Cofnięcie to może nastąpić m. i. wskutek nie podjęcia działalności w ciągu 3 miesięcy od uzyskania zezwolenia, albo jeżeli przedsiębiorstwo było nieczynne dłużej niż 3 miesiące. Zezwolenie musi być cofnięte m. in. na wniosek izby przemysłowo-handlowej, stwierdzający, że przedsiębiorstwo prowadzone jest niezgodnie z etyką kupiecką. To postanowienie nadaje sankcję publiczno - prawną działalności komisyj etyki zawodowej przy izbach przemysłowo-handlowych.

W razie cofnięcia zezwolenia władza wyznacza (z reguły 1—3 miesięczny) termin do zaprzestania działalności przedsiębiorstwa. Omówione przepisy odnoszą się także do przedsiębiorstw usługowych i mają odpowiednie zastosowanie do otwierania nowych zakładów istniejących już przedsiębiorstw, do rozszerzenia zakresu działalności, do zbycia (w najszerszym znaczeniu) przedsiębiorstw itp. zmian, unormowanych w omówionych rozporządzeniach.

Rozporządzenia te nie określają „zakresu handlu zagranicznego". Podobnie i rozporządzenie z dnia 11 lipca 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 36 poz. 223), które zaliczyło przedsiębiorstwa usług portowych do przedsiębiorstw, prowadzonych w większym rozmiarze, — nie określiło zakresu „usług portowych". Zakres tych pojęć miał być zapewne wyznaczony w oddawna oczekiwanym dekrecie (ustawie) o handlu zagranicznym. Wskazuje to nadal na potrzebę strukturalnego unormowania tego handlu.

Powyższy streszczający zarys nie odzwierciedla przeslanek, dotyczących **obowiązku złożenia do dnia 15 listopada 1947 r. podań o zezwolenie na dalsze prowadzenie istniejących przedsiębiorstw.**

Przeslanki te zostały ogólnie unormowane przez omówione rozporządzenia i nie stanowią więc odrębności prawnych w odniesieniu do handlu zagranicznego (i morskiego), co zwalnia nas od obowiązku dokładniejszego omawiania tych przeslanek w ramach niniejszego artykułu. Ograniczamy się więc do stwierdzenia, że te podania winny być rozpatrzone najpóźniej do dnia 1 kwietnia 1948 r. (§ 38 cyt. rozp. poz. 311), przy czym prowadzący przedsiębiorstwa przed dniem 1 września 1939 z reguły korzystają z pierwszeństwa przy wydawaniu zezwoleń. Na Ziemiach Odzyskanych natomiast z pierwszeństwa korzystają osoby, które w dniu 1 września 1947 r. prowadziły przedsiębiorstwa i wykażą się do końca tegoż roku zaświadczeniem o uregulowaniu należności za nabyte od Skarbu Państwa urządzenia sklepowe.

W odniesieniu do nowozakładanych spółek handlowych, które mają mieć za przedmiot przedsiębiorstwa czynności handlu zagranicznego, nasuwają się następujące spostrzeżenia:

Spółki, stające się przez wpis do rejestru handlowego osobami prawnymi, np. spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (typowe dla omawianej działalności prywatnej, dopiero po kosztownym wpisie mogą ubiegać się o zezwolenie, które winny przedłożyć sądowi rejestrowemu przed rozpoczęciem działalności (§ 51 rozp. o rejestrze handlowym).

W razie nieotrzymania zezwolenia spółki takie musiałyby przeprowadzać kosztowną i długotrwałą „likwidację" w istocie nieistniejących, a nawet „niepowstałych" przedsiębiorstw (art. 262 i nast. kodeksu handlowego). Praktyka sądów rejestrowych notuje już uciążliwe „ściganie" zarządców podobnych spółek i zmuszanie ich grzywnami do dopełniania kosztownych formalności likwidacyjnych. Często powoduje to niepotrzebną stratę czasu i kosztów. Byłoby więc praktyczniejszym dopuścić ubieganie się o zezwolenie przed zarejestrowaniem (przyszłej) spółki z tym, że skuteczność zezwolenia następowałaby z mocy samego prawa z chwilą wpisu spółki do rejestru handlowego na określonych warunkach. Takie życiowe rozwiązanie dałoby się skonstruować wobec rozwoju techniki społecznej.

Kupiectwo zwalcza spekulację

Z ciekawą inicjatywą wystąpiło Stowarzyszenie Kupców w Gdyni. Mianowicie, w dążeniu do okazania solidarności z akcją przeciwspekulacyjną władz państwowych Stowarzyszenie powołało do życia specjalny referat do walki ze spekulacją. Zadaniem jego jest nie tylko kontrola kupiectwa ,ale i udzielanie wskazówek i pomocy przy organizowaniu racjonalnej gospodarki handlowej w sklepie. Ze względu na duże braki pod względem wykształcenia wśród części kupiectwa, inicjatywa ta może oddać handlowi miejscowemu poważne usługi.

Ulgi dla inwestycyj prywatnych w podatku dochodowym

Uwzględniając postulaty organizacyj gospodarczych, Ministerstwo Skarbu poleciło przy stosowaniu przepisów działu III dekretu z dnia 8.1.1946 r. o podatku dochodowym (Dz. U. R. P. Nr 2, poz. 14) stosować na rok podatkowy (kalendarzowy) 1946 następujące zasady i tryb postępowania. Przepisy art. 29 dekretu o podatku dochodowym stanowią, że podatek według przepisów działu III nie zostanie pobrany, a pobrany zwrócony, jeżeli podatnik przedstawi władzy skarbowej zaświadczenie właściwej władzy przemysłowej, że w roku podatkowym wykonał zalecenia wynikające z planu gospodarczego Państwa, w szczególności zaś, że dokonał inwestycyj zgodnych z planem gospodarczym Państwa.

Ponieważ stosowanie postanowień art. 29 powołanego dekretu w stosunku do podatników, którzy faktycznie w roku 1946 dokonali inwestycyj byłoby niemożliwe, a to z uwagi na brak w 1946 r. szczegółowego planu inwestycyjnego Państwa, w odniesieniu do sektora prywatnego i w związku z tym niemożności przedłożenia przez podatników odpowiednich zaświadczeń władzy przemysłowej, przeto Ministerstwo Skarbu poleciło w drodze wyjątku przyznawać podatnikom podlegającym opodatkowaniu według przepisów działu III dekretu o podatku dochodowym następujące ulgi za rok podatkowy (kalendarzowy) 1946:

1) całkowite zwolnienie od podatku dochodowego według działu III tych podatników, którzy wykupiii PPOK i uiścili Daninę Narodową na zagospodarowanie Ziem Odzyskanych według ustalonych norm, oraz dokonali inwestycyj przynajmniej w jednej z poniższych grup:
   a) odbudowa lokalu użytkowego,
   b) odbudowa urządzeń przemysłowych lub handlowych przedsiębiorstwa,
   c) odbudowa magazynów i składów,
   d) zakup środków transportowych,
   e) zakup urządzeń wewnętrznych przedsiębiorstwa.

Do podatników, którzy założyli przedsiębiorstwa w drugim półroczu 1946 roku warunek wykupienia PPOK nie ma zastosowania.

Całkowite zwolnienie od podatku dochodowego według działu III przysługuje podatnikom, o których wyżej mowa, bez względu na wysokość kwoty zainteresowanej.

2) Wyłączenie z dochodu podlegającego obowiązkowi podatkowemu według działu III sum wydatkowanych w 1946 r., na inwestycje wymienione w pkt. 1) lit. a—d, a osiągniętego przez podatników, którzy nie wykupili PPOK żadnych ulg, natomiast nie należy przyznawać podatnikom, którzy nie uiścili daniny narodowej według ustalonych norm.

Podatnicy ubiegający się o ulgę z art. 29 dekretu o podatku dochodowym powinni udowodnić fakt dokonania inwestycyj wymienionych w pkt. 1) i 2) niniejszego zarządzenia odpowiednim zaświadczeniem władzy przemysłowej I instancji, wydanym na wniosek podatnika potwierdzony przez Izbę Przemysłowo - Handlową.

Możliwości tranzytu paliw płynnych przez porty polskie

W wyniku wojny i związanych z nią konfiguracji granic, gospodarka polska zmuszona jest do importowania płynnych materiałów pędnych zza granicy.

Już w październiku 1945 r. został przyjęty w porcie polskim pierwszy tankowiec z ropą. W ramach dostaw UNRRA w roku 1945 importowaliśmy ponad 7 milionów kg, w roku 1946 277,8 miliona kg i w pierwszej połowie roku bieżącego 32,6 milj. kg.

Program importowy roku b. będzie głównie realizowany w drugim półroczu, ponieważ pierwsze półrocze było okresem przejściowym dla zorganizowania zakupu i dostaw na wolnym rynku światowym po zakończeniu dostaw UNNRA.

W okresie powojennym w porcie gdańskim zostało odbudowanych i uruchomionych 5 baz składowo-przeładunkowych, o globalnej pojemności zbiorników 66,7 tys. mkb., zaś zbiorniki portu gdyńskiego wynoszą 33,3 tys. mkb.

Zdolność przepustowa baz składowo-przeładunkowych portów gdańskiego i gdyńskiego zależy od sprawności transportu kolejowego oraz ilości stojących do dyspozycji cystern kolejowych. Przyjmując dzisiejszy stan sprawności kolejowej, oraz globalną pojemność zbiorników w tych dwóch portach w ilości ca 100.000 mkb. oraz zakładając dalej, iż przez te zbiorniki bez trudu w ciągu roku można dokonać 6-ciokrotnego obrotu, dochodzimy, iż dolna granica przepustowa dla produktów płynnych portów Gdańska i Gdyni wynosi 600.000 mkb. w stosunku rocznym.

Poza tym w porcie szczecińskim Centrala Produktów Naftowych przejęła od władz radzieckich 3 bazy. Dwie z tych baz zostały całkowicie odbudowane, o łącznej pojemności zbiorników 8.600 mkb., trzecia zaś baza o łącznej pojemności zbiorników ca 36.000 mkb. jest w końcowej fazie odbudowy i częściowo uruchomiona. Bazy szczecińskie zatem posiadają pojemność łączną ca 44.000 mkb.

Ta cyfra pojemności zbiorników gwarantuje całkowicie zrealizowanie programu importowego paliw płynnych i olejów smarowych, gwarantuje dalej przeładunek w tych dwóch portach znacznych ilości innych płynnych produktów jak smoła, olej kokosowy itp., oraz daje jeszcze rezerwę dla dokonywania przeładunków tranzytowych. Przeładunki tranzytowe zostały już zapoczątkowane ze strefy radzieckiej w Niemczech, skąd przychodzą paliwa syntetyczne przez port szczeciński i gdański dla portów radzieckich morza Bałtyckiego.

Prócz tego mamy duże możliwości tranzytu dla Czechosłowacji, szczególnie przez port szczeciński. Trudności na jakie napotykamy w tym tranzycie wynikają jedynie z parytetu złotego polskiego do korony czeskiej.

Bardzo ważnym zagadnieniem dla Polski jest posiadanie własnych tankowców do transportu morskiego ropy. Koszt transportu bowiem ropy w jednym tankowcu z zatoki perskiej do Gdańska, trwający 30 dni wynosi ca 150.000 dolarów.

Aby zmniejszyć więc odpływ dewiz, wysiłek Władz Polskich szedł w kierunku posiadania własnych tankowców. I dziś posiadamy ich już 3, których właścicielem jest GAL.

Obecnie są one w remoncie. Pierwszy z nich już wkrótce wypłynie na morze po ropę pod flagą polską.

Polish Sea Chronicle

Polish egg export organization.

A letter sent in to the „Społem“ at Gdynia by the British egg importers welcomes and appreciates the fact of having received the first big lot of Polish eggs in good conditions. The shipment in question took place in May, was destined for London and amounted to 9.000 cases. The Polish eggs drew due attention in respect of the high quality, standard and good packing. The average price per one case originally amounting to 15)-sh has been increassed up to 26) - sh with the consent of the British Ministry of Food after the first - class quality of the eggs has been taken into consideration. It may be pointed out that this success was caused by the standarization method which so far was not being applied in Poland, though the eggs were always of high quality. But now the standarization has brought such successful results that it could evoke a visit of a delegation from the British Ministry of Food and even diminishing the export expenses by 20%. To this have helped: a special dutch patent purchased by the „Społem“ for working the eggs of second-class quality, further on in this connection applying the method of poaching, pasteurizing and freezing the eggs in special hermetic tins. It has been experienced that only by the method the bacillus „kolie“ impeding to some extent the export in tins can be eliminated to the minimum.

Port traffic opening at Ustka.

A great interest has been evoked by opening the port traffic at Ustka for coal cargoes. There are almost calling swedish vessels up to about 350—400 BRT. The traffic is more and more increasing and it may said that Ustka will become a serious auxiliary port specializing in coal shipments.

New classification of vessels.

New classification of vessels in respect of their trimming category and new tariff for trimming now in force from August 1-st 1947. This means practically a reduction of the trimming price.

The new classification rules forsee four categories instead of three being so far applied. They favour vessels which in view of great hold measures were disclassified as heavy vessels. Now such vessels will be classified on each hold separately.

The new tariff is following:

classification of vessels	rate of trimming in dollars
self trimming	0,15
easy trimming	0,18
normal trimming	0,22
heavy trimming	0,30
addition for tweendeck	0,06
trimming of coke 50% more	

The foreign shipowners welcomed welcame this price reduction.

It may be mentioned that this reduction was welcome to foreign shipowners.

Representative of British industry in Poland.

At the beginning of September Mr. C. I. Ramsden, managing director of the foreign department in this Federation of British Industries arrived to Gdynia in order to approach the main Polish economic circles and intensify the British export to Poland.

Mr. Ramsden accompanied by Mr. Holliday, the commercial attaché of British Embassy took part in a conference which was held in the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia.

Here Mr. Ramsden expressed the desire: the Polish-British commercial relations interrupted by the war may be tightened.

He said: the war has changed very much not only in the economic structures of the particular nations, but only in the commercial technics themselves. It is a novelty in Great Britain based on the fact that there exists a federation of British industries covering about 250 branch enterprises to which each foreign order is being sent in. Of course the order is being sent in to such an enterprise which is able to perform it.

The purpose is above all avoiding the organization chaos, then removing the apparents of non - interesting on the side of the British firms.

Further on — he said — an index of the British enterprises is being now in preparation and all the inquiries concerning the businesses are to be addressed to him. He will be answering through the Chamber of Industry and Commerce. The services done by the Federation are gratuitous.

Finally informations about prospects and catalogues have been given by Mr. Holliday who collected and hold them at the disposal to Polish businessmen.

Mr. Holliday was very sorry to not be able to provide with them the British General Consulate at Gdańsk for the time being.

No doubt this visit will cause to an mutual intensified Polish-British commercial cooperation which may be appreciated very favourable.

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Dział prawny: Dr Mieczysław Piekarski
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak

Wydawnictwo Izby Przemysłowo - Handlowej
REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor naczelny Mgr KAZIMIERZ ZAGÓRNY

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Księgowości: Mgr Stefan J. Krzyżaniak.

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik“, Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239 W-07050